

Dziennik Urzędowy

MINISTERSTWA KOLEI ŻELAZNYCH

WARSZAWA №10. d. 26 kwietnia 1923 r.

SPIS RZECZY:

28.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych z dnia 18/III 1923 r. № IV. 3135/17 w sprawie uznania Statutu Europejskiej Konferencji Rozkładów Jazdy.

Statut Europejskiej Konferencji Rozkładów Jazdy, uchwalony w następującem brzmieniu na Konferencji od 7—11 listopada 1922 r. w Lucernie, uznaję i polecam stosować się do niego.

Kierownik Ministerstwa:
(—) *Zagórny-Marynowski*

STATUT

Europejskiej Konferencji Rozkładów Jazdy.

§ 1.

Zadanie Konferencji.

Europejska Konferencja Rozkładów Jazdy (w następujących paragrafach nazywana w skróceniu „Konferencja") reguluje sprawy ogólne międzynarodowego ruchu osobowego, ustanawia stosownie do potrzeb ruchu pasażerskiego międzynarodowe połączenia pociągów i okrętów pasażerskich i czyni starania o ułatwienie odprawy celnej i pasportowej na stacjach granicznych.

§ 2.

Zarząd zawiadujący sprawami.

Zarząd zawiadujący zajmuje się przewodnictwem Konferencji i przygotowaniami do jej posiedzeń.

§ 3.

Udział w Konferencji.

1. W obradach Konferencji mają prawo brać udział:
   a) przedstawiciele Rządów Państw, do których należą koleje, uczestniczące w konferencji;
   b) przedstawiciele Zarządów Kolejowych i okrętowych, które uczestniczą w międzynarodowym przewozie podróżnych i na swych linjach prowadzą ruch pociągów lub okrętów, kursujących poza granice jednego lub więcej Państw. Na życzenie rzeczonych Zarządów mogą być dopuszczone do obrad także te przedsiębiorstwa transportowe, które muszą uzgadniać rozkłady jazdy swoich pociągów lub okrętów z rozkładem międzynarodowych pociągów lub okrętów;
   c) przedstawiciele Towarzystw Wagonów Sypialnych i Restauracyjnych, wysyłających wagony poza granice jednego lub więcej państw i eksploatujących swoje wagony we własnym zarządzie na zasadzie umów z jednym lub kilkoma Zarządami kolejowymi.

2. Zastępstwo jednego Zarządu przez drugi jest dopuszczalne.

3. Jeżeli dany Zarząd — nie uwiadomiwszy o powodach — nie wziął bezpośredniego udziału w trzech po sobie następujących posiedzeniach Konferencji, ani też nie powierzył zastępstwa innemu Zarządowi, biorącemu udział w Konferencji, uważa się to za rezygnację z dalszego uczestnictwa i takiemu Zarządowi nie wysyła się nadal zaproszeń na posiedzenia Konferencji.

4. Każdy Zarząd może zawsze zrzec się udziału; o wystąpieniu winien przesłać uwiadomienie Zarządowi zawiadującemu.

§ 4.

Posiedzenia.

1. Konferencja obraduje najmniej raz do roku, a mianowicie w pierwszej połowie listopada.

2. Wyznaczenie miejsca posiedzeń nie zależy od miejsca siedziby Zarządu zawiadującego.

3. Posiedzenia odbywają się jako:

a) posiedzenia plenarne, w których mogą brać udział wszyscy przedstawiciele wymienieni w § 3 p. 1;

b) obrady grup, w które łączą się Zarządy stosownie do tematu narad.

§ 5.

Wnioski i porządek dzienny.

1. Wnioski na posiedzenia plenarne i na obrady grup należy nadsyłać Zarządowi zawiadującemu o ile można najwcześniej, najpózniej zaś na miesiąc przed rozpoczęciem obrad.

W wypadkach nagłych można wyjątkowo stawiać na obrady grupowe także wnioski ustne podczas samego posiedzenia.

2. Wnioski winny być redagowane w języku niemieckim, francuskim lub włoskim i składaną w czystopisie maszynowym.

Wnioski na obrady grupowe mogą być ponadto przesłane w języku Państwowym Zarządu, który je stawia, z warunkiem jednak, że będą pisane na maszynie alfabetem łacińskim i że korekty odnośnej części odbitki szczotkowej porządku dziennego dokona bezpłatnie w siedzibie Zarządu, zawiadującego przedstawicielstwo odnośnego Państwa.

Za obowiązujący uważa się jednak tylko tekst niemiecki, francuski lub włoski.

3. Każdy wniosek należy przedstawiać na oddzielnym arkuszu, zapisanym tylko po jednej stronie. Na lewym marginesie arkusza należy wymienić Zarządy interesowane.

4. Każdy wniosek na obrady grupowe Zarząd, który go przedstawia, winien przesłać Zarządowi sawiadującemu w dwóch egzemplarzach, każdemu zaś Zarządowi zainteresowanemu w jednym egzemplarzu.

5. Zarząd zawiadujący zbiera wnioski w jedną całość, zarządza ich wydrukowanie w formie porządku dziennego i przesyła porządek dzienny Zarządom uczestniczącym.

§ 6.

Posiedzenia plenarne.

1. Posiedzenia plenarne przygotowuje i przewodniczy im Zarząd zawiadujący.

2. Tematem obrad posiedzeń plenarnych są wyłącznie sprawy natury ogólnej. Do spraw takich należą przedewszystkiem wybór Zarządu zawiadującego, ustalenie okresu jego działalności, ustalanie okresu ważności rozkładów jazdy, zmiany i uzupełnienia niniejszego statutu, wybór miejsca i terminu najbliższego posiedzenia.

§ 7.

Obrady grupowe.

1. Narady grupowe ustalają rozkład jazdy pociągów, przebiegających co najmniej dwa kraje i uzgadniają połączenia na stacjach granicznych.

2. Obradom przewodniczą Zarządy, przedstawiające wnioski, o ile do przewodnictwa nie zostały przeznaczone specjalne Zarządy.

3. Uchwały uzgodnione na naradach grupowych są naogół obowiązujące.

§ 8.

Głosowanie i uchwały.

1. Każdy Zarząd kolejowy i okrętowy, który uczestniczy w ruchu osobowym międzynarodowym w myśl postanowień § 3 p. 1, posiada jeden głos. Nadto każdy, uprawniony do głosowania w myśl powyższych postanowień, Zarząd kolejowy otrzymuje jeden głos dodatkowy za każde pełne 1000 klm. linji szeroko-normalno lub wąskotorowych, eksploatowanych przezeń w Europie.

Zarządy Towarzystw Wagonów Sypialnych i Restauracyjnych nie mają prawa brać udziału w głosowaniu.

2. Z każdego Zarządu tylko jeden przedstawiciel ma prawo głosować.

3. Na posiedzeniach plenarnych uchwały zapadają większością głosów; w razie równej liczby głosów wniosek uważa się za odrzucony.

§ 9.

Protokuły.

1. Z wyników obrad sporządza się protokuły.

2. Zarząd zawiadujący sporządza protokuły z posiedzeń plenarnych w języku niemieckim i francuskim, wszyscy zaś uczestnicy konferencji winni te protokuły podpisać.

3. Protokuły z obrad grupowych spisują Zarządy wnioskodawcze w języku niemieckim, francuskim albo włoskim, pismem maszynowem albo odręcznie atramentem lub ołówkiem atramentowym. Protokuły mogą być ponadto spisane w języku państwowym Zarządu, który dany wniosek postawił, z warunkiem, że będą one pisane pismem maszynowem, alfabetem łacińskim, oraz że korektę odbitki szczotkowej przeprowadzi bezpłatnie w siedzibie Zarządu zawiadującego przedstawicielstwo odnośnego państwa.

Wszakże jedynie tekst niemiecki, francuski i włoski uważa się za obowiązujący.

Rzeczone protokuły winni podpisać przedstawiciele Zarządów zainteresowanych.

4. Protokuły należy złożyć Zarządowi zawiadującemu przed zamknięciem obrad. Zarząd ten łączy je z protokułami posiedzeń plenarnych w jeden protokuł ogólny, zarządza jego wydrukowanie i przesyła go Zarządom uczestniczącym.

§ 10.

Odwołania.

Odwołania od uchwał zawartych w protokule winny być kierowane do Zarządu zawiadującego najpóźniej w ciągu dni 14 po otrzymaniu protokułu. Zarząd ten stwierdzi, czy stosunek głosów oddanych przez Zarządy reprezentowane wskutek odwołania zmienił się o tyle, że uchwała staje się nie ważną. O takim wyniku Zarząd zawiadujący zawiadamia wszystkie zarządy i czuwa, aby sprawa włączona została ponownie do porządku dziennego najbliższej Konferencji.

§ 11.

Koszty zawiadywania sprawami.

1. Zarząd zawiadujący pobiera za druki (porządek dzienny, protokuły obrad i t. d.) należności w wysokości poniesionych wydatków.

2. Koszty połączone z odbywaniem obrad (najem sali, oświetlenie, opał, materjały kancelaryjne i t. d.) oraz wydatki rzeczowe Zarządu zawiadującego rozdziela się pomiędzy uczestniczące Zarządy w stosunku do ilości głosów, ustalonej w § 8.

§ 12.

Prawomocność Statutu.

Statut niniejszy otrzymuje moc obowiązującą z dniem 1-go stycznia 1923 r.

29.

ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW

z dnia 14 lutego 1923 r.

w przedmiocie wynagrodzenia godzinowego dla drużyn parowozowych i konduktorskich.

Na mocy art. 10 ustawy z dnia 13 lipca 1920 r. o uposażeniu pracowników kolei państwowych (Dz. U. R. P. № 65 poz. 430) zarządza się co następuje:

§ 1. Art. 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 12 października 1920 r. w sprawie wynagradzania drużyn parowozowych za czas spędzony w służbie na parowozie (Dz. U. R. R. № 99 poz. 660) zmieniony następnie § 2 rozporządzenia z dnia 12 sierpnia 1921 r. w przedmiocie zmiany rozporządzenia z dnia 12 października 1920 r. w sprawie wynagrodzenia drużyn parowozowych za czas spędzony w służbie przy parowozie (Dz. U. R. P. № 76 poz. 522) otrzymuje następujące brzmienie:

„Należytości godzinowe są następujące:

A. Za czas spędzony w drodze na parowozie

Należytość tę wypłaca się za cały czas spędzony w drodze na parowozie, licząc od chwili objęcia porowozu przez drużynę, aż do oddania parowozu do parowozowni (depot) względnie do chwili przybycia pociągu (parowozu) do stacji krańcowej. Do opłaty za czas spędzony przy przyj-

mowaniu i zdawaniu parowozu w parowozowni głównej zalicza się całkowity czas służby, ustalony podług lokalnych warunków w poszczególnych Dyrekcjach kolei dla każdej parowozowni.

Do chwili unormowania tego czasu dla każdej parowozowni przyjmuje się rzeczywisty stan służby, potwierdzony przez administrację parowozowni w marszrucie.

Należytości te wypłaca się w następującym wymiarze:

	z ważnością od 1 sierpnia 1921 r.		z ważnością od 1 września 1922 r.	
Maszyniście	8 mk.	za godzinę	12 mk.	za godzinę
Pom. maszynisty	6 „ 40 f.	„ „	9 „ 60 f.	„ „
Palaczowi	6 „	„ „	9 „	„ „

W wypadku, kiedy drużyna składa się tylko z dwóch osób, a mianowicie z maszynisty i palacza, otrzymuje palacz, jeśli złożył już przepisany egzamin lub pełni czynności pomocnika maszynisty, wynagrodzenie godzinowe, przewidziane dla pomocnika. Drużyny, obsługujące czynne parowozy pomocnicze (podwójna trakcja), korzystają z należytości godzinowych narówni z drużynami parowozów czołowych.

W tym samym wymiarze otrzymują wynagrodzenie:

a) drużyny parowozowe, obsługujące luźne parowozy, kursujące w pojedynczej lub podwójnej trakcji,
b) drużyny parowozowe za przetaczanie (manewrowanie) wykonane parowozem od pociągu, niezależnie od stacji, na jakiej przetaczanie się odbyło,
c) drużyny konwojujące zimne parowozy,
d) drużyny jadące na parowozie lub w wagonie ze stałego miejsca służbowego celem objęcia służby w jakimbądź punkcie linji lub z powrotem po oddaniu służby, jednak tylko w połowie godzin rzeczywistej jazdy.

B. Za czas przetaczania (manewrowania) parowozem.

Należytości te mają być wypłacane za cały czas trwania przetaczania, licząc od chwili przyjęcia parowozu przez drużynę parowozową do chwili oddania parowozu do parowozowni, względnie zdania następnej drużynie.

Należytości te wypłaca się w następującym wymiarze:

	z ważnością od 1 sierpnia 1921 r.		z ważnością od 1 września 1922 r.	
Maszyniście w kwocie	6 mk. 40 f.	za godzinę	9 mk. 60 f.	za godzinę
Pom. maszynisty lub palaczowi w kwocie	4 „ 50 „	„ „	6 „ 75 „	„ „

Należytości te zaliczać należy za przetaczanie dokonywane na stacji lub w obrębie torów trakcyjnych, warsztatowych, magazynowych i t. p. jakoteż na stacjach sąsiednich, z wyjątkiem przetaczania na stacjach zamiejscowych, co do których obowiązuje godzinowe, wymienione w art. 3 punkt A. b).

Te same należytości według stawek pod B) wypłacane będą drużynom za postój w pogotowiu i rezerwie, o ile ta czynność nie zakończyła się objęciem służby na parowozie przy pociągu i wyjazdem ze stacji macierzystej.

Czas pobytu w parowozowni zwrotnej zużyty faktycznie na zdanie i odbiór parowozu, potwierdzony w marszrucie wynagradza się według stawek pod A) resztę zaś czasu spędzonego w parowozowni zwrotnej aż do 24 godzin, licząc od chwili przyjazdu, wynagradza się według stawek pod B.

Po 24 godzinach pobytu w parowozowni zwrotnej otrzymują drużyny parowozowe zamiast wynagrodzenia godzinowego, normalne djety.

Za czas służby przy pociągach gospodarczych otrzymują drużyny parowozowe o ile pociąg pracuje na stacji lub między sąsiedniemi stacjami jednego węzła, wynagrodzenie godzinowe według stawek pod B) o ile zaś pociąg gospodarczy pracuje poza sąsiedniemi stacjami, według stawek pod A)."

§ 2. Art. 4 wymienionego w § 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 12 października 1920 r. (Dz. U. R. P. № 99 poz. 660) zmieniony następnie § 4 punkt a) i b) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 30 czerwca 1921 r. w przedmiocie ustalenia wysokości djet, wynagrodzenia rozjazdowego oraz zwrotu kosztów podróży funkcjonarjuszów państwowych (Dz. U. R. P. № 66 poz. 422) i § 6 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 maja 1922 r. w sprawie zmiany przepisów o djetach i kosztach podróży (Dz. U. R. P. № 41 poz. 347) odnośnie drużyn parowozowych otrzymuje następujące brzmienie:

„Na czas pobierania dodatku drożyźnianego otrzymywać będą drużyny przewozowe uzupełnienie wynagrodzenia godzinowego wymienionego w art. 3 p. A. i B.

Uzupełnienie to następuje z ważnością od 1 września 1921 r. na obszarze b. zaboru rosyjskiego i austrjackiego według mnożnika ustalonego za ten miesiąc dla miejscowości zaliczonych do III klasy dodatku drożyźnianego, a na obszarze b. dzielnicy pruskiej — według mnożnika ustalonego za ten miesiąc dla miejscowości zaliczonych do IV klasy dodatku drożyźnianego, zaś z ważnością od 1 kwietnia 1922 r. także na obszarze tej ostatniej dzielnicy według mnożnika obowiązującego we wrześniu 1921 r. dla miejscowości zaliczonych do III klasy dodatku drożyźnianego.

Począwszy od 1 maja 1922 r. następuje to uzupełnienie na całym obszarze Rzeczypospolitej Polskiej według każdoczesnego mnożnika dla miejscowości zaliczonych do III klasy dodatku drożyźnianego, zaś z ważnością od 1 września 1922 r. według każdoczesnego mnożnika dla miejscowości zaliczonych do II klasy dodatku drożyźnianego (załącznik 1, 2)".

§ 3. Art. 6 wspomnianego w § 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 12 października 1920 r. otrzymuje następujące brzmienie:

„Za czas służby na parowozach ponad 200 godzin miesięcznie, obliczonych według współczynnika 1, otrzymują drużyny parowozowe z ważnością od 1 sierpnia 1921 r. wynagrodzenie dodatkowe, a mianowicie: za 50 pierwszych godzin ponad powyższy wymiar 200 godzin w wysokości 125% a przy dalszych godzinach w wysokości 150% wynagrodzenia godzinowego wraz z odpowiedniem uzupełnieniem".

§ 4. Ustęp 3 punkt A i B art. 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 12 października 1920 r. o wynagrodzeniu godzinowem drużyn konduktorskich za czas spędzony w służbie przy pociągach (Dz. U. R. P. № 99 poz. 661) otrzymuje następujące brzmienie:

„A. Za czas służby w drodze przy pociągach.

Otrzymuje kierownik pociągu:

z ważnością

od 1 czerwca 1921 r.	od 1 sierpnia 1921 r.
2 mk. 70 fen.	4 mk. za godzinę
od 1 maja 1922 r.	od 1 września 1922 r.
5 mk.	7 mk. 50 fen. za godzinę.

Konduktor pakunkowy (rozdawczy):

z ważnością	
od 1 czerwca 1921 r.	od 1 sierpnia 1921 r.
2 mk. 40 fen.	3 mk. 50 fen. za godzinę
od 1 maja 1922 r.	od 1 września 1922 r.
4 mk. 50 fen.	6 mk. 75 fen. za godzinę.

Konduktor i hamulcowy:

z ważnością	
od 1 czerwca 1921 r.	od 1 sierpnia 1921 r.
2 mk. 10 fen.	3 mk. za godzinę
od 1 maja 1922 r.	od 1 września 1922 r.
4 mk.	6 mk. za godzinę.

Tę samą stawkę otrzymują:
a) drużyny za czas czekania w razie opóźnienia zapowiedzianego wyjazdu pociągu w okręgu swej siedziby służbowej licząc od chwili objęcia pociągu,
b) drużyny jadące od stałego miejsca służbowego celem objęcia służby w jakim bądź punkcie linji lub z powrotem po zdaniu służby przy pociągach, jednak tylko w połowie godzin rzeczywistej jazdy.

B. Za czas pogotowia (dyżuru, rezerwy).

Otrzymują kierownik pociągu i konduktor pakunkowy (rozdawczy):

z ważnością	
od 1 czerwca 1921 r.	od 1 sierpnia 1921 r.
0,90 fen.	1 mk. 60 fen. za godzinę
od 1 maja 1922 r.	od 1 września 1922 r.
2 mk. 20 fen.	3 mk. 30 fen. za godzinę.

Konduktor i hamulcowy:

z ważnością	
od 1 czerwca 1921 r.	od 1 sierpnia 1921 r.
0,90 fen.	1 mk. 40 fen. za godzinę
od 1 maja 1922 r.	od 1 sierpnia 1922 r.
2 mk.	3 mk. za godzinę.

Te same stawki otrzymują drużyny za czas postoju powyżej 3 godzin na stacji krańcowej poza okręgiem siedziby służbowej".

§ 5. Art. 4 wymienionego w § 4 rozporządzenia otrzymuje następujące brzmienie:

„Na czas pobierania dodatku drożyźnianego otrzymywać będą drużyny konduktorskie uzupełnienie wynagrodzenia godzinowego, wymienionego w art. 3.

Uzupełnienie to następuje z ważnością od dnia 1 września 1921 r. na obszarze b. zaboru rosyjskiego i austrjackiego według mnożnika ustalonego za ten miesiąc dla miejscowości zaliczonych do III klasy dodatku drożyźnianego, a na obszarze b. dzielnicy pruskiej według mnożnika ustalonego za ten miesiąc dla miejscowości zaliczonych do IV klasy dodatku drożyźnianego, zaś z ważnością od dnia 1 kwietnia 1922 r. także na obszarze tej ostatniej dzielnicy według mnożnika obowiązującego we wrześniu 1921 r. dla miejscowości zaliczonych do III klasy dodatku drożyźnianego.

Począwszy od d. 1 maja 1922 r. następuje to uzupełnienie na całym obszarze Rzeczypospolitej Polskiej według każdoczesnego mnożnika dla miejscowości zaliczonych do III klasy dodatku drożyźnianego, zaś z ważnością od d. 1 września 1922 r. według każdoczesnego mnożnika dla miejscowości zaliczonych do II klasy dodatku drożyźnianego (załącznik 3, 4)".

§ 6. Za czas służby przy pociągach ponad 200 godzin miesięcznie, obliczonych według współczynnika 1, otrzymują drużyny konduktorskie z ważnością od d. 1 maja 1922 r. wynagrodzenie dodatkowe w wysokości 100% wynagrodzenia godzinowego wraz z odpowiedniem uzupełnieniem.

§ 7. Przepisy rozporządzeń Rady Ministrów z dnia 12 października 1920 r. w przedmiocie wynagrodzenia drużyn parowozowych oraz konduktorskich za czas spędzony w służbie przy parowozach i pociągach (Dz. U. R. P. № 99 poz. 660 i 661) mają zastosowanie od 1 stycznia 1921 r. do drużyn parowozowych i konduktorskich w okręgu dyrekcji kolei państwowych w Gdańsku, zaś od d. 1 października 1921 r. także w okręgu dyrekcji kolei państwowych w Poznaniu.

Równocześnie tracą moc obowiązującą dotychczasowe przepisy o wynagrodzeniu kilometrowem, mające zastosowanie na obszarze b. dzielnicy pruskiej.

§ 8. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezes Rady Ministrów:
(—) *W. Sikorski*

Kierownik Ministerstwa Kolei Żelaznych:
(—) *Zagórny-Marynowski*

Załącznik 1 do § 3 rozp. Rady Min. z dn. 14/II 1923 r. poz. 145.

TABELA

wynagrodzenia godzinowego dla drużyn parowozowych

(ważna od 1 maja 1922 r.).

	Stawka mk.	Uzupełnienie 1360%	Razem mk.
I. Za czas spędzony w drodze na parowozie:			
dla maszynisty	8.00	108.80	116.80
dla pomocnika maszynisty	6.40	87.04	93.40
dla palacza	6 00	81.60	87.60
II. Za czas przetaczania:			
dla maszynisty	6.40	87.04	93.40
dla pomocnika maszynisty lub palacza . . .	4.50	61.20	65.70

Wynikających z obliczenia jednostek fenigów poniżej 5 nie bierze się w rachubę, zaś od 5 wzwyż zaokrągla się na pełną dziesiątkę.

Załącznik 2 do § 3 rozp. Rady Min. z dn. 14/II 1923 r. poz. 145.

TABELA
wynagrodzenia godzinowego dla drużyn parowozowych
(ważna od 1 września 1922 r.).

	Stawka mk.	Uzupełnienie 1530%	Razem mk.
I. Za czas spędzony w drodze na parowozie:			
dla maszynisty	12 00	182.60	200
dla pomocnika maszynisty	9.60	146 88	160
dla palacza	9.00	137.70	150
II. Za czas przetaczania:			
dla maszynisty	9.60	146.88	160
dla pomocnika maszynisty lub palacza . . .	6.75	103.28	110

Wynikające z obliczenia jednostki marek poniżej 5 zaokrągla się na pełne 5 mk., zaś od 5 wzwyż zaokrągla się na pełną dziesiątkę marek. Fenigów nie bierze się w rachubę.

Załącznik 3 do § 6 rozp. Rady Min. z dn. 14/II 1923 r. poz. 145.

TABELA
wynagrodzenia godzinowego dla drużyn konduktorskich
(ważna od 1 maja 1922 r.).

	Stawka mk.	Uzupełnienie 1360%	Razem mk.
I. Za czas służby w drodze przy pociągach:			
a) dla kierownika pociągu	5.00	68.00	73.00
b) dla konduktora pakunkowego	4.50	61.20	65.70
c) dla konduktora i hamulcowego	4 00	54 40	58.40
II. Za czas służbowy pogotowia:			
a) dla kierownika pociągu i konduktora pakunkowego	2.20	29.92	32.10
b) dla konduktora i hamulcowego	2.00	27.20	29.20

Wynikających z obliczenia jednostek fenigów poniżej 5 nie bierze się w rachubę, zaś od 5 wzwyż zaokrągla się na pełną dziesiątkę.

Załącznik 4 do § 6 rozp. Rady Min. z dn. 14/II 1923 r. poz. 145.

TABELA
wynagrodzenia godzinowego dla drużyn konduktorskich
(ważna od 1 września 1922 r.).

	Stawka mk.	Uzupełnienie 1530%	Razem mk.
I. Za czas służby w drodze przy pociągach:			
a) dla kierownika pociągu	7.50	114.75	125.00
b) dla konduktora pakunkowego	6.75	103.28	110.00
c) dla konduktora i hamulcowego	6.00	91.80	100.00
II. Za czas służbowy pogotowia:			
a) dla kierownika pociągu i konduktora pakunkowego	3.30	50.49	55.00
b) dla konduktora i hamulcowego	3.00	45.90	50.00

Wynikające z obliczenia jednostki marek poniżej 5 zaokrągla się na pełne 5 marek, zaś od 5 wzwyż zaokrągla się na pełną dziesiątkę marek. Fenigów nie bierze się w rachubę.

30.

OKÓLNIK

Ministra Kolei Żelaznych z dn. 22/II 1923 r. № 2938/18 do wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych w sprawie ładowania na wagony niekryte w ruchu wewnętrznym.

Celem usprawnienia przewozu ładunków na wagonach niekrytych, zapobieżenia uszkodzeniu wagonów wskutek niedostatecznego umocowania ładunku, jak również celem uzupełnienia niektórych braków w przepisach specjalnych o załadowaniu wagonów towarowych (dodatek II do RJV), zarządza się stosowanie w komunikacji wewnętrznej, t. j. od stacji nadawczej P. K. P. do stacji odbiorczej, włącznie z Dyrekcją Katowicką i wolnem miastem Gdańskiem, oprócz wskazań wspomnianego dodatku II do RJV, następujących przepisów:

1. Kłonice tymczasowe, używane do umocowywania ładunków na wagonach niekrytych, winny być sporządzone z normalnych okrąglaków o grubości w górnym końcu nie mniejszej, niż 75 mm w średnicy, przyczem dla umocowywania ich w gniazdach lub w klamrach wagonów, dolne końce kłonic winny być zaciosywane a nie zaklinowywane. Na kłonice należy używać tylko twarde gatunki drzewa, jako to: dąb, grab, brzoza, buk i sosna. Używanie na kłonice drzewa gatunków miękkich, jako to: świerk, lipa, olcha, osika i t. p. jest niedopuszczalne *).

2. Przy ładowaniu drzewa tartego, gwoździe, używane do umocowywania ładunków według wzorów na rysunkach №№ 4, 5, 7, 8, 12, 13, 14 i 15 dodatku II do RJV, winny być nie krótsze, niż 75 mm *).

---

*) Punkty 1 i 2 należy stosować również przy ładowaniu na stacjach P. K. P. do stacji zagranicznych.

3. Przy ładowaniu krótkich desek w kilka stosów do węglarek ponad burty (rys. № 11 dodatku II do RJV) należy pochylać stosy ku środkowi wagonów przez podkładanie drewnianych poprzeczek z desek grubości od 1 do 2 cali, według rysunku № 21 dodatku II do RJV, celem zapobieżenia usunięciu się ładunku poza ściany czołowe, powodującemu ich uszkodzenie.

4. Przy naładunku zaokrąglonym u góry (rysunki №№ 6, 7, 8, 9, 14, 15, 16, 17 i 18) mogą być używane do uwiązania kłonic, zamiast 3 mm drutu kleszczowe wiązania z drewnianych łat, tak zwane krokiewki.

5. Przy ładowaniu drzewa w pniach i klocach do wagonów z burtami, celem zapobieżenia rozpychania burt można podklinowywać z boków wagonów spodnią warstwę drzewa, a warstwy wyższe ściągać łańcuchami, zaopatrzonemi z obydwóch końców łapami, opierającemi się z boków o drzewo. Przy ładowaniu powyżej burt należy oprócz tego ustawiać kłonice. Powyższy sposób może być stosowany, o ile dyrekcje posiadają już takie łańcuchy, względnie o ile dostarczą je nadawcy. Przygotowywanie nowych łańcuchów do tego celu narazie jest niedozwolone.

6. Zabrania się ładowanie podkładów pionowo do węglarek z drewnianemi ścianami, jak również do wagonów krytych, ponieważ przy takim sposobie ładowania przy przetaczaniu i rzutach z górek ładunek rozsuwa się i wypiera ścianki wagonów. Do węglarek z wysokiemi żelaznemi ścianami mogą być ustawiane podkłady sztorcem w dwa przeciwległe stosy, opierające się na szczytowych ścianach wagonów i nachylone dolnemi końcami ku środkowi wagonów w ten sposób, aby dolne końce przeciwległych stosów pośrodku wagonów nawzajem się o siebie opierały.

7. Oprócz sposobów ładowania, wskazanych na rysunkach №№ od 22 do 29 dodatku II do RJV, można drzewo kopalniane ustawiać w węglarkach sztorcem, zaś pomiędzy drzwiami — wpoprzek wagonów, przyczem na obydwu drzwiach, dla zapobieżenia wypchnięciu ich przez warstwę środkową, należy układać warstwę kopalniaków do wysokości burt wzdłuż wagonów.

8. Przy ładowaniu drzewa długiego na platformy z kołowrotami serji Pmł, Pdkł i Pdł, nie posiadające łańcuchów przy kołowrotach, zezwala się do czasu zaopatrzenia ich w łańcuchy, w drodze wyjątku od § 13 p. 2 dodatku II do RJV, nie umocowywać dolnej warstwy drzewa łańcuchami, jak wskazano na rysunku № 30 wspomnianego dodatku. Odnośnie wstawiania takich wagonów do pociągów, należy stosować warunki, wskazane w p. 19 art. 14 Przepisów ruchu wydanie M. K. Ż. z 1919 r.

9. Przedmioty lub ładunki, których długość przewyższa długość jednego wagonu lecz jest krótsza od odstępu między środkami dwóch połączonych wagonów lub równa temu odstępowi, można ładować na jeden wagon takim sposobem, iż wysięg ładunków przechodzi na wagon sąsiedni pomocniczy z tym jednak warunkiem, ażeby naładowane w ten sposób przedmioty nie opierały się o podłogę tego ostatniego wagonu, przyczem dopuszczalna różnica w obciążeniu osi nie powinna przekraczać 10%. Dla wykorzystania w miarę możności przebiegu tego wagonu pomocniczego, należy ładować na nim pośrodku drzewo lub inne przedmioty krótkie takim sposobem, aby przy ściśniętych zderzakach nie zaczepiały za wystające z sąsiedniego wagonu końce ładunków i aby obciążenie osi wagonu było możliwie równomierne. Ładunek na wagonie pomocniczym nie może być adresowany do innej stacji, jak tylko do tej samej, do której adresowana jest przesyłka na wagonie z ładunkiem długim.

10. Szyny należy ładować na platformy w kilka rzędów następująco: pierwszy rząd układać podeszwami na podkładach, ewentualnie deskach

grubości od 1,5 do 2 cali, położonych na podłodze platformy nad osiami tak, aby szyny jedna do drugiej szczelnie przylegały; drugi rząd ładować główkami do dołu tak, aby główki szyn drugiego rzędu wchodziły między główki szyn pierwszego rzędu; każdą taką warstwę szyn przekładać podkładami, względnie deskami grubości od 1,5 do 2 cali; po naładowaniu podeszwy bocznych szyn przytwierdzać do podkładów lub przekładek hakami, a końce szyn umocować drutem, przepuszczonym przez końcowe otwory szyjki szyn. Oprócz tego należy ustawić kłonice w liczbie niemniej niż 3 na platformie, odpowiadające wymaganiom p. 1 niniejszego okólnika i ściągnięte u góry drutem 3 mm grubości w średnicy.

11. Przy ładowaniu długich szyn, jeżeli długość ich jest mniejsza niż odstęp między środkami dwóch połączonych wagonów, należy je ładować na dwa połączone wagony na podkładach, ułożonych nad osiami, przyczem wysokość podkładek na dwóch sąsiednich wagonach, naładowanych szynami, musi być o tyle różna, ażeby końce szyn jednego wagonu szły ponad poziomem wierzchu szyn wagonu sąsiedniego, nie stykając się z niemi, i aby przestrzeń między warstwami szyn była nie mniejsza, niż 10 cm. Końce szyn, wystające poza czołownie wagonu nie powinny być dłuższe, niż 1 mt. Przy tym sposobie ładowania dozwala się ładować szyny do całkowitej ładowności każdego wagonu, nie bacząc na możliwą przy takiem ładowaniu pewną nierównomierność naładunku na osie i bez względu na długość i konstrukcję wagonu. Odnośnie kłonic należy stosować się do wskazań p. 10 niniejszego okólnika.

12. Przy ładowaniu na dwa wagony z pokrętnicami długich blach, celem uniknięcia zsuwania się blach, powinny one być ściągnięte poprzecznemi opaskami, rozstawionemi jedna od drugiej w odstępach nie większych, niż dwa metry wzdłuż wagonu.

13. Przy ładowaniu beczek w kilka warstw na platformy bez burt lub z burtami niskiemi, względnie do węglarek ponad burty, należy ładować stojąco beczki jedna na drugą, a górny rząd leżąco; platformy, względnie węglarki powinny być zaopatrzone do wysokości naładunku w kłonice, do których przytwierdza się z boków i szczytów wagonów nie mniej, niż po trzy deski z każdej strony; po wierzchu ładunku przytwierdza się do kłonic poziomo dwie względnie trzy deski.

14. Przy ładowaniu na wagony ładunków w belach należy układać oddzielne bele w ten sposób, ażeby nie utrudniały sprawdzania ich liczby przy oględzinach zewnętrznych. Wagony z takimi ładunkami winny być zaopatrzone w kłonice w liczbie od 4 do 6 z każdej strony podłużnej i po dwie na szczytach o wysokości, nie przekraczającej wskazań § 6 dodatku II do RJV.

Oprócz tego należy owiązać ładunek po wierzchu na krzyż mocnemi powrozami przymocowanemi wpoprzek wagonów do kłonic i kroksztynów, a wzdłuż do pochew zderzaków tak, aby ładunek był zabezpieczony od spadnięcia. Powrozy mogą być zastąpione drutem wyżarzonym grubości nie mniejszej, niż 3 mm.

15. Worki z ładunkami w stanie sypkim, można ładować (za zgodą nadawcy, wyrażoną piśmiennie w liście przewozowym) do wagonów niekrytych z wysokiemi burtami w sposób następujący:

a) do wysokości burt worki układać warstwami wzdłuż wagonów;
b) powyżej krawędzi burt — odstąpić z każdego boku po pół worka i ładować warstwami o coraz mniejszej powierzchni piramidalnie do całkowitej ładowności wagonów (w granicach skrajni), przyczem dla nadania ładunkowi spoistości i trwałości, worki każdej

wyższej warstwy układać w zagłębienia między workami warstwy niższej. Ustawianie kłonic lub podpórek i uwiązywanie ładunku sznurami lub drutem przy tym sposobie ładowania jest zbędne.

W ten sposób dozwala się ładować tylko przy przewozie na szlakach ze wzniesieniami nie wyższymi od 0,010.

16. Jeżeli zgłoszony do przewozu ładunek wskutek znacznych rozmiarów lub wagi pojedyńczych sztuk, wymaga dla naładowania i umocowania na wagonie specjalnych przyrządów lub urządzeń, których stacja nadawcza nie posiada, lub też jeżeli ładunek przekracza ustaloną skrajnię, to przewóz może być uskuteczniony tylko na podstawie każdorazowego zezwolenia i wskazówek Dyrekcji kolejowych.

17. Przesyłki, naładowane na wagony niekryte niezgodnie ze wskazaniami dodatku II do RJV i niniejszego okólnika, przeładowuje się lub też naładunek poprawia się na punktach zdawczych na koszt kolei, względnie Dyrekcji kolejowej, oddającej wagon, według kosztów rzeczywistych. O przeładowaniu względnie o poprawieniu naładunku, tudzież o ilości zużytych w tym celu materjałów i siły roboczej należy formować odpowiednie akty ze wskazaniem przyczyny przeładowania i za podpisami funkcjonarjuszów zdawczo-odbiorczych obydwóch kolei, względnie Dyrekcji: oddającej i przyjmującej wagon.

Oprócz powyższego będą dane Dyrekcjom kolejowym w najbliższym czasie, po przeprowadzeniu odnośnych badań i próbnych przewozów, wskazówki co do ładowania długich przedmiotów na dwa wagony bez ław pokrętnych i co do ładowania okrąglaków i kloców z przekładkami.

Powyższe wskazówki Dyrekcje podadzą stacjom i odnośnym pracownikom do wykonania w formie uzupełnienia do dodatku II RJV.

Za Kierownika Ministerstwa:
(—) *J. Eberhardt*
Podsekretarz Stanu.

31.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych z dnia 10/III 1923 r. № V. 1744/23/22 w sprawie przepisów technicznych projektowania i budowy kolei żelaznych znaczenia ogólnego.

Z chwilą wydania przepisów technicznych projektowania i budowy kolei żelaznych znaczenia ogólnego z dn. 10 marca 1922 r. tracą moc oboobowiązującą wszelkie przepisy techniczne i rozporządzenia niezgodne z niemi a w tej liczbie:

1. Postanowienie w sprawie ustalenia typów szyn dla dróg żelaznych różnych kategorji (Dz. Urzędowy № 2 z dnia 2/III 1919 r.).

2. Okólnik Sekcji Budowy i Odbudowy M. K. Ż. № 1 z dnia 28/I 1919 r. o podziale kolei żelaznych (Dz. Urzędowy № 3 z dnia 20/V 1919 r.).

3. Okólnik Sekcji Budowy i Odbudowy o skrajni toru zatwierdzonej przez Ministra Kolei Żelaznyh w d. 11/II 1919 r.

Za Kierownika Ministerstwa:
(—) *J. Eberhardt*
Podsekretarz Stanu.

PRZEPISY

techniczne projektowania i budowy kolei żelaznych użyteczności publicznej znaczenia ogólnego.

Postanowienia ogólne.

1. Koleje żelazne użyteczności publicznej dzielą się na koleje znaczenia ogólnego i koleje znaczenia miejscowego.

Niniejsze przepisy dotyczą kolei żelaznych znaczenia ogólnego pierwszorzędnych i drugorzędnych.

2. Wszelkie odstępstwa od niniejszych przepisów mogą być czynione wyłącznie na podstawie osobnych zezwoleń Ministra Kolei Żelaznych.

3. Przepisy niniejsze winny być przestrzegane również przy przebudowie budowli i urządzeń na istniejących kolejach żelaznych.

4. Na podstawie niniejszych przepisów dla każdej projektowanej kolei winny być opracowane szczegółowe warunki techniczne. Zastosowanie wszystkich lub niektórych ulg, przewidywanych w niniejszych przepisach dla kolei drugorzędnych, podlega każdorazowo zatwierdzeniu Ministerstwa Kolei Żelaznych, w zależności od znaczenia projektowanej kolei i przewidywanego jej rozwoju.

Dla linji kolejowych, mających znaczenie strategiczne, szczegółowe warunki techniczne winny czynić zadość wymaganiom obrony Państwa.

5. Przy projektowaniu i budowie kolei żelaznych winna być uwzględniona możność rozwoju ich przelotności i zdolności przewozowej odpowiednio do przewidywanych potrzeb, dla kolei zaś pierwszorzednych wogóle możliwie jak największa.

Tor kolejowy.

6. Szerokość toru w świetle winna wynosić na linji prostej 1435 mm. Na łukach o promieniu mniejszym niż 500 mtr. szerokość toru winna być odpowiednio zwiększona. Zwiększenie to nie powinno jednak przekraczać 30 mm. na kolejach pierwszorzędnych i 35 mm. na kolejach drugorzędnych.

7. Dopuszczalne zwężenie toru, spowodowane ruchem pociągów, nie powinno prekraczać 3 mm., poszerzenie zaś 10 mm. Szerokość toru nie powinna w żadnym razie przekraczać 1465 mm. na kolejach pierwszorzędnych i 1470 mm. na drugorzędnych.

8. Odległość pomiędzy osiami dwuch torów sąsiednich na szlaku ma wynosić conajmniej 3,50 m. Odległość ta pomiędzy dwiema parami torów lub jedną parą torów, a torem trzecim winna być zwiększona conajmniej do 4,00 m.; w razie zaś potrzeby ustawienia na międzytorzu sygnałów stałych, conajmniej do 4,70 m.

Odległość pomiędzy osiami torów na stacjach winna wynosić conajmniei 4,50 m. za wyjątkiem torów przeładunkowych i zasadniczych torów głównych, odległość pomiędzy któremi może być zmniejszona w zależności od warunków miejscowych do 3,50 m. *). O ile pomiędzy torami ma być peron, odległość pomiędzy osiami tych torów winna odpowiadać wymaganiom art. 82.

---

*) Pod torami głównemi rozumie się tory, po których przechodzą zorganizowane pociągi. Tory główne na stacjach, stanowiące przedłużenie torów głównych na szlaku nazywają się torami głównemi zasadniczemi, pozostałe zaś tory główne na stacjach torami głównemi dodatkowemi. Wszystkie inne tory na stacjach nazywają się torami stacyjnemi bocznemi.

W łukach o promieniu mniejszym niż 400 m. odległość między osiami sąsiednich torów winna być zwiększona odpowiednio do największej długości wagonów.

9. Na prostych górne krawędzie obydwóch toków każdego toru powinny leżeć w jednym poziomie.

10. Na łukach szyna zewnętrzna winna być wzniesiona nad szyną wewnętrzną na wysokość, zależną od promienia łuku i od prędkości pociągów, tak, aby praca obydwuch toków była możliwie jednakowa. Tak określone podwyższenie szyny zewnętrznej winno być całkowite już na początku łuku kolistego.

11. Różnicę w położeniu obu szyn (przechyłkę toru) na przejściach od łuku do prostej należy wyrównać na długości, zależnej od prędkości pociągów, lecz w każdym razie nie mniejszej niż przechyłka wzięta 375 razy.

12. Szyny obydwuch toków winny posiadać pochylenie ku wewnątrz toru, wynoszące 1 : 20.

Na łukach szyna wewnętrzna nie powinna przechylać się ku zewnątrz poza linję pionu.

Pochylenia podłużne.

13. Największe (miarodajne) pochylenie podłużne winno być ustalone odpowiednio do wymagań ruchu przewozowego oraz warunków terenu.

14. Stacje winny być położone zasadniczo na poziomie, w każdym razie pochylenie podłużne torów stacyjnych, za wyjątkiem torów przetokowych, nie powinno przekraczać 2,5‰.

Końce torów mijankowych mogą zachodzić na spadki przyległych szlaków.

Długość równi stacyjnych winna odpowiadać projektowanemu układowi torów stacyjnych i przewidywanemu ich rozwojowi, conajmniej zaś długości użytkowej torów (art. 105) z uwzględnieniem rozmieszczenia rozjazdów krańcowych i zaokrągleń załomów (art. 18). Pochylenia na dojściach do stacji i mijanek powinny być o ile możności łagodzone.

15. Załomy profilu podłużnego winny być zaokrąglone łukiem o promieniu nie mniejszym niż 10000 m., w obrębie zaś stacji i dojść do nich łukiem o promieniu nie mniejszym niż 5000 m.

16. Dla zapewnienia możliwie spokojnego biegu pociągów należy unikać częstych oraz raptownych załomów profilu podłużnego.

Długość poziomych lub łagodnie pochyłych wstawek pomiędzy stromemi a rozciągłemi pochyleniami, liczona łącznie z łukami zaokrąglenia załomów, winna być możliwie nie krótsza niż długość pełnoładownych pociągów.

17. Wzniesienia miarodajne winny być złagodzone na łukach o wartość dodatkowego oporu wskutek krzywizny.

18. Należy unikać rozmieszczenia mostów otwartych i rozjazdów na całej długości łuków zaokrąglenia załomów profilu podłużnego i w odległości do 6 m. poza niemi.

Łuki.

19. W torach głównych należy stosować promienie łuków możliwie wielkie i nie mniejsze niż 300 m. na kolejach pierwszorzędnych i 180 m. na drugorzędnych.

20. Stacje winny być położone o ile możności na prostych, a przynajmniej posiadać z obu końców proste albo łagodne łuki, dostatecznie długie do dogodnego ułożenia wejściowych rozjazdów.

21. W torach głównych zasadniczych przejścia pomiędzy prostemi i łukami, lub łukami tegoż kierunku o znacznej różnicy promieni, winny być złagodzone za pomocą krzywych przejściowych.

22. Zgodnie z art. 21 pomiędzy dwoma łukami kolistemi kierunku odwrotnego winna być przy trasowaniu linji wstawiona prosta o długości conajmniej dostatecznej do umieszczenia krzywych przejściowych.

Pomiędzy łukami skierowanemi w jedną stronę należy unikać krótkich wstawek prostych.

Skrajnia.

23. Na torach głównych zasadniczych i dodatkowych winna być zachowana skrajnia wskazana po lewej stronie załączonego rysunku *), na wszystkich zaś pozostałych torach skrajnia wskazana po prawej stronie tegoż rysunku linjami ciągłemi.

Przy budowie nowych kolei i przebudowie istniejących winna być pozostawiona poza skrajnią wolna odległość, wynosząca na stacjach i mostach 0,2 m. na pozostałym zaś szlaku 0,5 m., jak to wskazano na załączniku linjami kreskowanemi AB i CD.

24. Na kolejach zębnicowych skrajnia pomiędzy szynami ogranicza się na szerokości 0,5 m. na wysokość 50 mm. nad szynami, jak wskazano na załączonym rysunku linją kropkowaną.

25 Głębokość żłobka 38 mm. przy wewnętrznej krawędzi szyn winna być zachowana nawet przy największem zużyciu szyn.

26. Wrota wozowni i parowozowni powinny posiadać szerokość w świetle nie mniejszą niż 3,80 m.

27. Słupy, latarnie i t. p. przedmioty, stojące na peronie, do wysokości 3,05 m. nad poziomem górnej krawędzi szyn, powinny być oddalone conajmniej o 3,00 m. od osi toru.

28. Przy zastosowaniu skrajni na łukach należy uwzględniać przechyłkę i poszerzenie toru, a na łukach o promieniu mniejszym niż 400 m. również długość wagonów.

Położenie i rozmieszczenie stacji.

29. W pobliżu miast, znaczniejszych osad i punktów przemysłowych winny być pobudowane stacje z urządzeniami stosownie do oczekiwanego przewozu, połączone z istniejącemi drogami publicznemi, a w odpowiednich wypadkach również i wodnemi.

30. Przy zbiegu lub skrzyżowaniu dwu lub więcej linji kolejowych o ile warunki miejscowe nie pozwalają na urządzenie stacji wspólnej, lub stacji bezpośrednio przy sobie położonych, przynajmniej dworce osobowe winny być położone możliwie blisko siebie.

31. Stacje, mijanki i posterunki blokowe winny być rozstawione możliwie równomiernie co do czasu przebiegu pomiędzy niemi pociągów i w takich odstępach, aby projektowana kolej mogła osiągnąć wymaganą przelotność (art. 5).

32. Przy otwarciu ruchu winny być czynne te stacje, mijanki i posterunki blokowe, które są niezbędne ze względu na wymaganą początkową przelotność linji i na zaspokojenie współczesnych potrzeb przewozu.

Wywłaszczenie.

33. Wywłaszczenie gruntów winno być dokonane w ilości niezbędnej dla urządzeń projektowanych z uwzględnieniem przewidywanego ich roz-

woju (art. 5). Wywłaszczenie gruntów pod ukopy i odwały winno być stosowane tylko w wypadkach nieodzownej potrzeby.

34. Granica wywłaszczenia winna przechodzić w odległości conajmniej 1,0 m. od krawędzi budowli i urządzeń kolejowych. O ile tego wymagają warunki miejscowe, wzdłuż granicy wywłaszczenia winien być pozostawiony wolny szlak ziemi o szerokości conajmniej 3 m. dla przeprowadzenia drogi kołowej.

Zabezpieczenie od zasp śnieżnych.

35. W celu lepszego zabezpieczenia toru kolejowego od zasp śnieżnych należy unikać płytkich przekopów i niskich nasypów na znacznej rozciągłości.

36. W miejscach zagrożonych przez zaspy śnieżne winny być zastosowane odpowiednie środki zapobiegawcze w postaci rozszerzenia płytkich przekopów, ogrodzenia kolei zasłonami stałemi lub przenośnemi i t. p.

Zabezpieczenie od pożaru.

37. W miejscach wzbudzających obawę wzniecenia pożaru od iskier parowozów winny być urządzone pasy ochronne, uniemożliwiające szerzenie się ognia.

Budowa spodnia.

38. Torowisko winno posiadać taką szerokość, aby ława pomiędzy dolną krawędzią podsypki (balastu) i krawędzią torowiska wynosiła z każdej strony conajmniej 40 cm. Ta szerokość ławy winna być zachowana również na łukach, przyczem należy uwzględnić przesunięcie łuku względem linji prostej dla umieszczenia krzywej przejściowej, podwyższenie szyny zewnętrznej i poszerzenie toru, a przy dwuch torach lub więcej również zwiększenie szerokości międzytorza (art. 8 i 28).

39. Górna powierzchnia torowiska kolejowego winna być odrobiona ze stokami w obie strony dla ułatwienia odpływu wody. Na linjach jednotorowych środkowa część plantu winna być pozioma na długość podkładów.

40. Stateczność budowy spodniej wykopów i nasypów winna być w odpowiedni sposób zabezpieczona. Szerokość podstawy wysokich nasypów ma być ustalona zawczasu drogą dokładnego zbadania posadowienia i materjału budowy.

41. W miejscowościach zalewanych krawędź torowiska winna wznosić się conajmniej o 60 cm. ponad stwierdzony najwyższy poziom wód.

Odwodnienie.

42. Torowisko winno być starannie zabezpieczone od dopływu wód opadowych i zaskórnych.

43. Rowy boczne i górne powinny posiadać wymiary w przekroju dostateczne do odprowadzenia wody i odpowiedni spadek podłużny.

44 Równie stacyjne, położone na gruncie nieprzepuszczalnym, winny być odwodnione sączkami lub drenami.

Mosty i przepusty.

45. Na przecięciu ze ściekami, po których woda przepływa stale lub w czasie deszczu i topnienia śniegu, powinien być wybudowany most lub przepust o odpowiednim otworze, zapewniający swobodny i bezpieczny przepływ całej ilości wody przy najwyższym poziomie. Zależnie od warun-

ków miejscowych, woda z niewielkich zlewni może być odprowadzona za pomocą rowów do sąsiedniego mostu lub przepustu.

Obliczenie otworów mostów i przepustów winno być dokonane zgodnie z odnośnemi przepisami Ministerstwa Kolei Żelaznych.

46. Jeżeli pod mostem lub przepustem przewiduje się przepędzanie bydła, to szerokość otworu takiego mostu lub przepustu winna być nie mniejsza niż 3 m., wysokość zaś nie mniejsza niż 2 m.

47. Szerokość otworu w świetle mostów kolejowych nad drogami kołowemi winna wynosić od 5,00 do 6,60 m. w zależności od potrzeb ruchu kołowego. Wysokość otworów w świetle tych mostów winna wynosić nie mniej niż 4,50 m. nad jezdnią i 2,50 m. nad chodnikami.

Na drogach kołowych podrzędnego znaczenia wskazane wymiary otworu w świetle mogą być zmniejszone, jednakże w każdym razie winny wynosić: szerokość nie mniej niż 4,00 m. i wysokość nie mniej niż 3,20 m. Przyjęcie szerokości otworu mniejszej niż 5,00 m. i wysokości otworu mniejszej niż 4,50 m. winno być uzgodnione z odnośnym zarządem dróg kołowych.

W mostach sklepionych wskazane powyżej wysokości otworów w świetle winny być zachowane na szerokości nie mniejszej niż 4 m.

Szerokość i wysokość otworu wostów kolejowych nad ulicami miejskiemi, jak również szerokość jezdni i chodników wiaduktów dla ulic miejskich nad koleją żelazną, powinny być uzgodnione z zarządem odnośnej gminy miejskiei.

48. Siła nośna mostów powinna odpowiadać normom obciążenia, ustalonym przez Ministerstwo Kolei Żelaznych, ustrój zaś szczegółowym warunkom i przepisom technicznym, obowiązującym przy projektowaniu i budowie mostów.

49. Otwory przepustów winny posiadać szerokość nie mniejszą niż 0,60 m, wyznaczoną w założeniu, że najwyższy poziom spiętrzonej wody nie zajmie więcej niż $^3/_4$ wysokości otworu.

50. Przepusty sklepione powinny być przykryte warstwą ziemi takiej grubości, aby odległość górnej powierzchni sklepienia od spodu szyn wynosiła conajmniej 0,65 m. Dla przepustów i mostów o płycie płaskiej grubość warstwy podsypki mierzona od podstawy szyny do warstwy ochronnej winna wynosić conajmniej 0,35 m.

51. Zaprawy cementowe, oraz inne materjały używane do budowy przepustów i mostów winny odpowiadać normom wytrzymałości ustalonym przez Ministerstwo Kolei Żelaznych.

Tunele.

52. W tunelach dwutorowych poza skrajnią wskazaną w art. 23 winien być pozostawiony wszędzie luz, wynoszący conajmniej 300 mm. W tunelach jednotorowych luz ten ma wynosić conajmniej 400 mm. Na kolejach z trakcją elektryczną powyżej wskazany luz może być użyty do pomieszczenia przewodników prądu.

53. Dla schronienia robotników winny być urządzone w obu ścianach tuneli wnęki w odstępach nieprzekraczających 50 m.

54. Pochylenia podłużne w tunelach winny wynosić nie więcej niż 0,7 pochylenia miarodajnego, przyjętego poza tunelami.

Budowa wierzchnia.

55. Budowa wierzchnia winna odpowiadać wymaganiom bezpieczeństwa ruchu pociągów w zależności od typu taboru i największej prędkości jazdy oraz szczegółowym przepisom ustalonym przez Ministerstwo Kolei Żelaznych.

56. Szyny i złączki winny posiadać ustrój i wymiary, odpowiadające warunkom art. 55, oraz osobnym przepisom Ministerstwa Kolei Żelaznych.

57. Podkłady mogą być drewniane lub żelazne. Długość podkładów na linjach pierwszorzędnych winna wynosić w zasadniczych torach głównych 2,70 m., na linjach zaś drugorzędnych i w pozostałych torach stacyjnych linji pierwszorzędnych może być zmniejszona do 2,50 m. Wymiary przekroju poprzecznego podkładów winny odpowiadać przepisom Ministerstwa Kolei Żelaznych.

58. Tor winien spoczywać na podsypce (balaście) z tłucznią, żwiru lub czystego gruboziarnistego piasku. Grubość warstwy podsypki, mierzona od podstawy szyn, winna wynosić, zależnie od materjału budowy spodniej, rodzaju podsypki i rozstępu podkładów od 35 do 50 cm. W torach stacyjnych i na kolejach drugorzędnych grubość ta może być zmniejszona, lecz nie więcej niż odpowiednio o 5 do 8 cm.

59. Szerekość górnej powierzchni podsypki winna być większa od długości podkładów: na linjach pierwszorzędnych conajmniej o 50 cm., na drugorzędnych zaś conajmniej o 30 cm. Boczne stoki podsypki winny mieć pochylenie 1 : 1 . 5.

Skrzyżowanie kolei w poziomie szyn z drogami kołowemi.

60. Kąt przecięcia toru kolejowego w poziomie szyn drogą kołową nie powinien być mniejszy niż 45^0, w przeciwnym razie kierunek drogi kołowej musi być odpowiednio zmieniony.

61. Przejazdy o ożywionym ruchu kołowym, lub uznane za niebezpieczne z powodu niedostatecznej widoczności i stosunkowo znacznej prędkości pociągów, winny być ogrodzone rogatkami, obsługiwanemi przez strażników ręcznie lub mechanicznie (z odległości).

62. Posterunki dróżnicze, obsługujące przejazdy, winny być zaopatrzone w urządzenia do porozumiewania się strażników pomiędzy sobą i z sąsiedniemi stacjami.

63. Przejazdy w poziomie szyn winny być zaopatrzone w tablice ostrzegawcze dla przejezdnych, nadto zaś przed niestrzeżonemi przejazdami winny być ustawionne znaki ostrzegawcze dla maszynistów pociągowych.

64. Szczegóły ustroju przejazdów winny odpowiadać przepisom Ministerstwa Kolei Żelaznych.

Skrzyżowanie dwuch kolei żelaznych.

65. Skrzyżowanie w jednym poziomie dwuch kolei normalnotorowych poza granicami sygnałów wjazdowych stacji jest niedopuszczalne. Skrzyżowanie w jednym poziomie kolei normalnotorowych z tramwajami miejskiemi i kolejkami wąskotorowemi wymaga osobnego w każdym poszczególnym wypadku zezwolenia Ministerstwa Kolei Żelaznych.

Znaki i wskaźniki drogowe.

66. Linja kolejowa winna być podzielona na kilometry i staja stumetrowe (hektometry) za pomocą odpowiednich znaków.

67. Długość i wielkość pochyleń podłużnych winny być oznaczone na każdym załomie za pomocą odpowiednich wskaźników.

Telegraf i telefony.

68. Stacje oraz posterunki, biorące udział w wyprawianiu i przepuszczaniu pociągów, winny posiadać urządzenia telegraficzne i telefoniczne, odpowiadające przepisom ustalonym przez Ministerstwo Kolei Żelaznych.

Sygnalizacja.

69. Na stacjach i na szlaku winny być ustawione sygnały stałe, uzależnione od zwrotnic, stosownie do przepisów o sygnałach oraz przepisów o urządzeniach do zabezpieczenia ruchu na kolejach polskich.

Stacje wodne.

70. Stacje wodne winny być tak rozstawione i posiadać taką wydajność, aby były w stanie o każdym czasie zaspokoić własne potrzeby stacji i zaopatrzyć w wodę parowozy całkowitej ilości pociągów, przewidzianej według szczegółowych warunków technicznych (art. 4) oraz aby posiadały możność dalszego rozwoju odpowiednio do przewidywanego zwiększenia przelotności linji (art. 5).

71. Ilość i rozmieszczenie żórawi wodnych winno być takie, aby parowozy pociągów osobowych obu kierunków jazdy mogły nabierać wodę bez odczepiania od pociągu, parowozy zaś pociągów towarowych dochodzić do żórawi możliwie bez zajazdów.

72. Wydajność żórawi wodnych do zaopatrywania w wodę pociągów winna być nie mniejsza niż 2 m^3 na minutę na kolejach pierwszorzędnych i nie mniejsza niż 1 m^3 na kolejach drugorzędnych.

73. Wyciek żórawi wodnych winien być położony na wysokości conajmniej 3,00 m. nad górną krawędzią szyn.

74. Żórawie obrotne winny być zaopatrzone w sygnał, wskazujący w ciemności położenie ramienia, i posiadać urządzenie do zamocowania tego ostatniego w położeniu nieczynnem wzdłuż toru.

75. Żórawie, stojące pomiędzy torami, winny być tak urządzone, aby w czasie nabierania wody nie wkraczały w skrajnię sąsiedniego toru.

Rozmieszczenie torów i budowli na stacjach.

76. Tory na stacjach winny być projektowane z przyjęciem pod uwagę możności rozwoju stacji, a na liniach pierwszorzędnych pozatem w przypuszczeniu ułożenia drugiego toru.

77. Budowle na stacjach winny być tak rozmieszczone, aby nie utrudniały w przyszłości rozwoju stacji i ich urządzeń.

Dworce osobowe.

78. Ilość i powierzchnia pomieszczeń, przeznaczonych dla podróżnych na dworcach osobowych, winna odpowiadać rozmiarom i rodzajowi oczekiwanego ruchu osobowego, ilość zaś i powierzchnia pomieszczeń służbowych — zakresowi technicznej i handlowej czynności stacji. W rozplanowaniu poszczegolnych części dworca odpowiednio do potrzeb początkowych należy przewidzieć możność i sposób późniejszego rozwoju.

Ilość, powierzchnia i rozmieszczenie lokali służbowych dla poczty, policji i innych urzędów, które mają być umieszczone w dworcach, określają szczegółowe warunki techniczne (art. 4), stosownie do odnośnych przepisów i zarządzeń władz państwowych.

79. Układ pomieszczeń i urządzeń przeznaczonych dla podróżnych powinien być taki, aby załatwianie biletowych, bagażowych i innych niezbędnych czynności zabierało podróżnym jaknajmniej czasu, a połączenia tych pomieszczeń pomiędzy sobą i z peronami były możliwie krótkie i niekrzyżujące się wzajemnie.

Sale restauracyjne na stacjach pośrednich muszą mieć łatwy dostęp z peronów, dla wygody przejeżdżających podróżnych.

Dostęp z peronów do lokali służbowych dworca winien być możliwie dogodny i krótki. Ekspedycja bagaży powinna posiadać bezpośrednie połączenie z peronami.

80. Przy dworcach, na większych zaś stacjach również wewnątrz dworców, winny znajdować się ustępy, łatwo dostępne dla podróżnych.

Perony.

81. Zewnętrzne perony osobowe pomiędzy dworcem a najbliższym przewidywanym torem winny posiadać szerokość na całej długości dworca conajmniej 8,0 m., na pozostałej zaś części nie mniej niż 3,0 m. Długość peronów powinna odpowiadać największej długości składu wagonów osobowych.

82. Odległość pomiędzy osiami torów, między któremi mają być umieszczone perony, winna wynosić w wypadku peronów jednostronnych nie mniej niż 6,0 m., w wypadku zaś peronów dwustronnych nie mniej niż 9,0 m.

83 Perony, na których skupia się większa ilość podróżnych, oczekujących przybycia pociągu, winny być pokryte wiatą (dachem na słupach).

84. Na stacjach o ożywionym ruchu osobowym, zwłaszcza gdy przez nie przebiegają pociągi bez zatrzymania, winny być zastosowane urządzenia, usuwające potrzebę lub wykluczające możliwość przechodzenia przez tory w czasie gdy to jest połączone z niebezpieczeństwem.

Ładownie, rampy i magazyny towarowe.

85. Na stacjach towarowych winny być pobudowane magazyny, rampy i ładownie, odpowiednio do rodzaju i rozmiarów przewidywanego ruchu towarowego. Przy rozmieszczeniu tych urządzeń należy przewidzieć możność icn późniejszego rozwoju.

86. Podłoga ładowni, ramp i magazynów towarowych nie powinna się wznosić powyżej 1,10 m. nad poziomem górnej krawędzi szyn.

87. Na stacjach, na których przewiduje sią duży ruch miejscowy ładunków masowych powinny być ustawione wagi wagonowe i skrajniki.

Domy mieszkalne.

88. Dla pracowników kolejowych, obowiązanych do służby o każdym czasie, winny być wybudowane na stacjach i na szlaku domy mieszkalne w bliskości miejsc zatrudnienia służbowego. Dla pozostałych pracowników kolejowych winny być wybudowane domy mieszkalne, o ile odpowiedniego mieszkania dla nich nie można wynająć poza koleją.

89. Na stacjach ze zmianą służby parowozowej i pociągowej winny być urządzone gospody do wypoczynku drużyn.

90. Przy domach mieszkalnych winny się znajdować niezbędne zabudowania gospodarcze, a gdzie niema wodociągu ze zdrową wodą do picia, zastępujące go studnie.

91. Obejścia przy domach mieszkalnych winny być ogrodzone.

Parowozownie.

92. Rozmieszczenie parowozowni na linji oraz ilość w nich stanowisk winny odpowiadać warunkom i potrzebom gospodarki parowozowej i mają być określone, odpowiednio do tychże, dla każdej poszczególnej linji w szczegółowych warunkach technicznych (art. 4). Przy rozmieszczaniu

parowozowni na linji należy uwzględnić również późniejszą zmianę warunków obrotu parowozów odpowiednio do przewidywanego rozwoju sieci kolejowej.

93. Na każde stanowisko parowozowni winna być przeznaczona przestrzeń, dostateczna dla dogodnej pracy przy parowozie ze wszystkich jego stron. Odległość między osiami torów w parowozowni winna wynosić conajmniej 5,00 m., odległość zaś bocznych ścian od osi najbliższego toru conajmniej 3,50 m.

Długość stanowisk dla parowozów z osobnym tendrem winna wynosić na linjach pierwszorzędnych conajmniej 25 m. i na drugorzędnych conajmniej 22 m. Długość stanowisk dla parowozów beztendrowych może być przyjęta mniejsza odpowiednio do wymiarów tychże.

94. Podłoga parowozowni winna być urządzona w jednym poziomie z górną krawędzią szyn i mieć ściek do kanałów odwadniających.

95. Pomiędzy szynami winny być urządzone kanały rewizyjne, zaopatrzone w schody i dobrze skanalizowane.

96. Części drewniane dachu nad miejscem zajmowanem przez komin parowozu (w pobliżu rur wyciągowych) winny leżeć na wysokości conajmniej 5,80 m. nad górną krawędzią szyn.

97. W parowozowniach winny być urządzone hydranty, połączone z siecią wodociągową i tak rozstawione, aby za pomocą węży woda mogła być doprowadzona do każdego parowozu.

Dla odprowadzenia dymu i pary winny być porobione rury wyciągowe lub inne odpowiednie urządzenia. Parowozownie winny być ogrzewane.

98. Wrota parowozowni winny posiadać szerokość wskazaną w art. 26.

99. Przy parowozowniach winny być urządzone składy i ładownie paliwa oraz żórawie wodne i kanały do oczyszczania palenisk.

Naprawnie taboru.

100. Większe linje kolejowe lub sieci linji, połączonych w jedną gospodarczą całość, winny posiadać własne naprawnie do głównej naprawy taboru. Przy parowozowniach, w których odbywa się średnia lub bieżąca naprawa taboru winny być urządzone i odpowiednio wyposażone naprawnie pomocnicze.

Rozmiary naprawni taboru określają szczegółowe warunki techniczne każdej projektowanej kolei (art. 4), szczegóły zaś ich urządzenia i wyposażenia osobne przepisy Ministerstwa Kolei Żelaznych.

Dla doraźnej naprawy wagonów winny być urządzone, gdzie należy, naprawnie podręczne.

Składy zasobów.

101. Do przechowywania materjałów i inwentarza zapasowego eksploatacji winny być pobudowane magazyny zasobów, zaopatrzone w odpowiednie urządzenia.

Do przechowywania nafty, benzyny i innych materjałów łatwopalnych winny być urządzone osobne składy, zabezpieczone od pożaru.

Naprawnie podręczne.

102. Do naprawy inwentarza kolejowego i narzędzi winny być urządzone i odpowiednio wyposażone naprawnie podręczne.

Urządzenia zdrowotne.

103. O ile pracownikom kolejowym nie jest zapewniona pomoc lekarska w inny sposób, na kolei żelaznej winny być pobudowane i odpowiednio zaopatrzone szpitale i ambulatorja. W każdym razie kolej żelazna winna posiadać urządzenia dla doraźnej pomocy lekarskiej w razie nieszczęśliwych wypadków.

104. Na większych stacjach i wogóle w miejscach większego skupienia pracowników kolejowych winny być urządzone łazienki i o ile możności pralnie ogólne.

Długość torów stacyjnych.

105. Długość użytkowa torów przyjęcia i wyprawiania pociągów winna odpowiadać największej długości pociągów, przewidywanej na danej linji.

Rozjazdy.

106. Zwrotnice, po których przechodzą zorganizowane pociągi w kierunku odgałęzienia, powinny mieć stosunek skrzyżowania nie większy niż 1 : 10.

107. Granice długości użytkowej torów winny być oznaczone łatwo dostrzegalnemi ukresami. Przy ukresie odległość pomiędzy osiami zbiegających się torów powinna wynosić 3,50 m.

Obrotnice i suwnice.

108. Na stacjach, na których przewiduje się potrzebę obracania parowozów, winny być wybudowane obrotnice lub trójkąty. Średnica obrotnic winna odpowiadać długości parowozu z tendrem i wynosić nie mniej niż 22 m. na linjach pierwszorzędnych i 19 m. na linjach drugorzędnych.

109. Na torach głównych suwnice zagłębione i obrotnice mogą być położone tylko w ślepych końcach torów.

Nazwy stacji, zegary.

110. Na stacjach osobowych winny być umieszczone w miejscach widocznych nazwy stacji.

111. Większe dworce osobowe winny być zaopatrzone w zegary zewnętrzne, uwidocznione dla podróżnych w każdej porze.

Inwentarz i narzędzia.

112. Przed otwarciem ruchu kolej winna być zaopatrzona w całkowitą ilość inwentarza i narzędzi, niezbędnych do utrzymywania i wykonywania ozysku (eksploatacji) kolei, odpowiednio do oczekiwanego ruchu.

113. Każda stacja winna być zaopatrzona w narzędzia pożarnicze, przechowywane w miejscu dostępnem o każdym czasie.

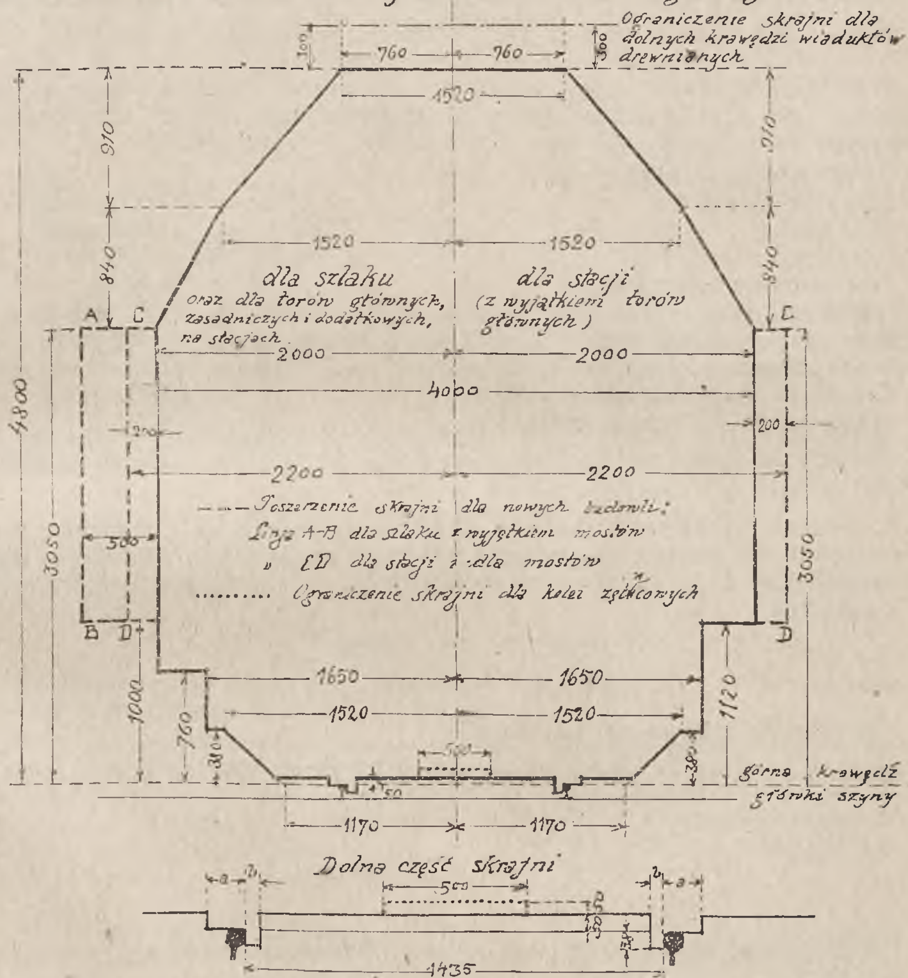
Wodociągi muszą być zaopatrzone w łatwo dostępne łączniki do węży i kurki pożarowe z nacięciem, umożebniającem użycie węży miejscowej straży ogniowej.

Tabor kolejowy.

114. Kolej żelazna winna być zaopatrzona w tabor w ilości, odpowiadającej wymaganej od niej zdolności przewozowej, którą określą szczegółowe warunki techniczne (art. 4).

115. Tabor kolejowy powinien odpowiadać przepisom o budowie taboru kolejowego normalnotorowych kolei polskich.

*)



a { 135 m/m dla przedmiotów nieruchomych stale połączonych z szyną
150 m/m dla pozostałych przedmiotów nieruchomych

b { 41 m/m dla kierownic przy krzyżownicach rozjazdów i skrzyżowaniu torów
45 m/m dla odbojnic w wyjątkowych wypadkach za osobnem zezwoleniem Min. K. Ż.
67 m/m dla pozostałych przedmiotów nieruchomych w innych wypadkach

32.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych z dnia 5/IV 1923 r. № V. 7383/23 w sprawie określania przelotności projektowanych linji kolejowych znaczenia ogólnego.

Przy projektowaniu kolei żelaznych znaczenia ogólnego przelotność ich oblicza się dla biegu ładownych pociągów towarowych, poruszanych parowozem serji O — 4 — O typu G_8^1 o cechach następujących:

Ustrój silnika — bliźniaczy

Średnica cylindrów	d =	600 mm.
Skok tłoka	l =	660 mm.
Powierzchnia rusztów	R =	2.626 m^2
Powierzchnia ogrzewana	H_1 =	144.42 m^2
Powierzchnia przegrzewana	H_2 =	51.88 m^2
Średnica kół napędnych	D =	1.350 mm.
Waga napędna parowozu	G_2 =	67.93 t.
Całkowita waga parowozu czynnego	L =	67.93 t.
Waga tendra w stanie czynnym	T =	44.5 t.

Obciążenie krańcowe pociągu i prędkość jazdy oblicza się przy następujących warunkach pracy parowozu.

Przeciętna sprawność rusztu, wyrażona w miljonach ciepłostek, przy spalaniu na 1 m^2 rusztów w godzinę 500 klgr. węgla dąbrowskiego o wartości cieplikowej 6300 ciepłostek lub 450 klgr. węgla śląskiego o wartości 6700 ciepłostek:

$$\frac{500 \times 6300}{10^6} \text{ lub } \frac{450 \times 6700}{10^6} = 3$$

Spółczynnik sprawności kotła 0.65

Cieplikowa wartość pary przegrzanej do 300^0 C. przy 14 atm. = 728

Wytwórczość pary z 1 m^2 rusztu w godzinę:

$$\frac{3 \times 10^6 \times 0.65}{728} = 2680 \text{ klgr.}$$

Przeciętnie spożycie pary na 1 KM_i w godzinę 8 klgr.

Przeciętna moc wskazana parowozu na 1 m^2 rusztu:

$$\frac{N_i}{R} = 2680 : 8 = 335 \text{ KM.}$$

Przeciętna moc wskazana parowozu $N_i = 335 \times 2.626 = 880$ KM.

Napędna siła pociągowa parowozu, przy spółczynniku przyczepności

$$f = \frac{1}{6},\ Z = \frac{1}{6}\ 67.03 \times 1000 = 11320 \text{ klgr.}$$

Wewnętrny opór parowozu według poniżej przytoczonego wzoru Strahla:

$$c\ G_2 = 8.4 \times 67.93 = 570 \text{ klgr.}$$

Wskazana największa napędna siła parowozu:

$$Z_i = 11320 + 570 = 11890 \text{ klgr.}$$

Odpowiadająca jej, krańcowa prędkość napędna parowozu:

$$V_0 = \frac{880 \times 270}{11890} = 20 \text{ klm.}$$

Opór wagonów pociągu towarowego o składzie mieszanym, wyrażony w kilogr. na tonę wagi pociągu, według Strahla stanowi:

$$W_w = 2.5 + \frac{1}{20}\left(\frac{v + 12}{10}\right)^2$$

Opór parowozu, w kilogr.:

$$W_L = 2.5\ G_1 + C\ G_2 + 0.6\ F\left(\frac{v + 12}{10}\right)^2$$

gdzie G_1 oznacza wagę tendra i obciążenie osi potocznych parowozu $= 44.5$ t.; G_2 — obciążenie osi sprzężonych $= 67.93$ t.; c — spółczynnik o wartości w danym wypadku $= 8.4$; F — równoważnik powierzchni parowozu $= 10\ m^2$; V — prędkość jazdy.

Na mocy powyższego, przy prędkości jazdy 20 klm/godz. na wzniesieniu miarodajnem i m całkowity opór pociągu wagi P wyraża się

$$Z_i = W = P \cdot W_w + W_L + (P + L + T)\ im, \text{ czyli:}$$

$$11890 = P\left(2.5 + \frac{32^2}{2000}\right) + 2.5 \times 44.5 + 570 + 6\ \frac{32^2}{100} + (P + L + T)\ im =$$

$$= 3P + 740 + (P + 112.43)\ im$$

Rozwiązując to równanie, otrzymuje się następujące obciążenia krańcowe na różnych wzniesieniach miarodajnych:

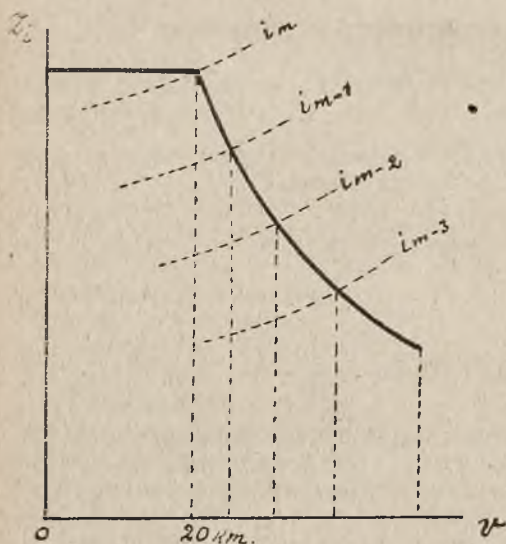
i_m	4 ⁰/₀₀	5 ⁰/₀₀	6 ⁰/₀₀	7 ⁰/₀₀	8 ⁰/₀₀	9 ⁰/₀₀	10 ⁰/₀₀
P ton	1530	1320	1160	1040	930	850	780

Po ustaleniu wagi pociągu ładownego określa się prędkości jazdy na różnych wzniesieniach sposobem graficznym. W tym celu na wykresie zależności siły pociągowej od prędkości jazdy $N_i = \frac{Zi \cdot V}{270}$ wykreśla się krzywe oporu pociągu na różnych wzniesieniach według wyżej podanych wzorów Strahla (rys. 1). Punkty przecięcia wykresu siły pociągowej z krzywemi oporu określą odpowiednie prędkości jazdy. Według tych prędkości obliczamy czas potrzebny na przebieg 1 klm. drogi o różnych pochyłościach *) i wreszcie czas potrzebny na przebieg całego szlaku.

*) Równoważnik oporu na łukach określa się według wzoru:

$$i_r = \frac{650}{R - 55}$$

Przy określaniu przelotności należy kierować się następującemi zasadami:



Rys. 1.

1. O przelotności linji stanowi przelotność najtrudniejszego jej szlaku t. j. tego na którym przebieg pociągu tam i z powrotem od stacji do stacji, wymaga najdłuższego czasu.

2. Do obliczonego, jak wyżej, czasu biegu należy włączyć 2 minuty na rozpęd i 2 minuty na zatrzymanie się każdego pociągu.

3. Odstęp czasu δ pomiędzy przybyciem jednego pociągu i wyprawieniem następnego na tenże szlak w kierunku odwrotnym na linjach jednotorowych należy przyjmować nie mniejszy niż 3 minuty.

4. Na podstawie powyższego przelotność szlaku, na którym obliczony czas biegu tam i z powrotem, z dodaniem na rozbieg i zatrzymanie, wynosi $t_1 + t_2$ min, wyrazi się:

$$u = \frac{1440}{t_1 + t_2 + 2\delta}$$

5. Przelotność linji w całości winna być udowodniona wykresem jazdy pociągów, przyjmując postój na stacjach wodociągowych 6 minut na pozostałych zaś stacjach i mijankach 3 minuty.

6. Największą prędkość pociągu towarowego należy przyjmować 45 klm. na godzinę.

Za Kierownika Ministerstwa:
(—) *J. Eberhardt*
Podsekretarz Stanu

33.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych z dnia 5/IV 1923 r. № V. 7384/23 w sprawie podstaw do wyznaczania wielkości otworów mostów i przepustów na małych rzeczkach i suchodołach.

1. Wielkość otworów mostów i przepustów winna być dostateczna dla swobodnego przepływu całej ilości największych wód opadowych.

2. Największy odpływ wód opadowych z małych zlewni określa się na podstawie poniżej podanej tabelki, wyrażającej ilości m^3 odpływu w ciągu 1 sekundy z 1 klm^2 zlewni o pochyłości i.

Długość zlewni w klm.	TEREN ZLEWNI			UWAGI
	górzysty $i > 20^0/_{00}$	falisty $i = 5$ do $20^0/_{00}$	płaski $i < 5^0/_{00}$	
1	8.0	6.4	4.0	1. Dla krótkich dolin (o długości do 3 klm.) ze stromemi zboczami ilość odpływu winna być zwiększona o $25^0/_0$.
2	7.0	5.6	3.5	2. Dla łatwo przepuszczalnych gruntów o powierzchni niezadarnionej oraz dla zarośli ilość odpływu może być zmniejszona, lecz nie więcej niż o $25^0/_0$.
3	6.0	4.8	3.0	3. Dla lasów, żwirowisk i pustkowi kamiennych lub piaszczystych ilość odpływu może być zmniejszona do $50^0/_0$.
4	5.0	4.0	2.5	
6	4.0	3.2	2.0	
10	3.0	2.4	1.5	
14	2.0	1.6	1.0	
18	1.0	0.8	0.5	

Dla długości pośrednich odpowiednie wartości otrzymują się przez interpolację linjową.

3. Średnią prędkość przepływu określa wzór $V = C\sqrt{Ri}$, w którym $R = \frac{F}{p}$ oznacza promień przekroju, F—przekrój poprzeczny strugi, p — obwód zwilżony łożyska, i — spad łożyska, wreszcie c — spółczynnik, wartość którego według nowego wzoru Bazin'a wynosi:

$$C = \frac{87}{1 + \frac{\gamma}{R}}$$

przyczem γ posiada wartość następującą:

RODZAJ ŁOŻYSKA	γ
1. Cement wygładzony lub drzewo heblowane	0.06
2. Ciosy kamienne, gładkie cegły lub deski nieheblowane .	0.16
3. Mur z kamienia łamanego	0.46
4. Kanały w ziemi o bardzo prawidłowej powierzchni lub brukowane	0.85
5. Kanały w ziemi w zwykłych warunkach	1.30
6. Łożyska nieregularne, strumieni nieuregulowanych . . .	1.75

4. Wielkość otworu mostu lub przepustu winna być obrana tak, aby przedewszystkiem zwiększona prędkość przepływu z powodu zwężenia łożyska nie mogła spowodować rozmycia dna i boków sztucznego koryta, czyli

$$l \text{ winno być} \geqq \frac{Q}{V \cdot a} \quad \ldots\ldots\ldots \quad 1$$

gdzie l — światło otworu mostu lub przepustu, Q — ilość przepływu, a — głębokość wody przy niespiętrzonem zwierciadle i V — dopuszczalna prędkość, granice której są następujące:

RODZAJ ŁOŻYSKA	Dopuszczalna średnia prędkość przepływu m/sek.
1. Glina, gruby piasek	1.1
2. Żwir, ił zwięzły lub ziemia zadarniona	1.8
3. Grunt kamienny lub bruk pojedyńczy	2.5
4. Grunt skalisty lub bruk podwójny	3.5
5. Lita skała lub mur z kamienia	4.7
6. Koryto drewniane	6.5

5. Spiętrzenie wody powyżej mostu lub przepustu, określa się ze wzoru:

$$Q = \mu\, l \sqrt{2g} \left\{ \frac{2}{3} \left[(h + k)^{\frac{3}{2}} - k^{\frac{3}{2}} \right] + a \sqrt{h + k} \right\} \quad . \; . \; . \; . \; 2$$

w którym h oznacza wysokość spiętrzenia, a $K = \frac{V_0^2}{2g}$, gdzie V_0 — szybkość dopływu wody do przekroju spiętrzonego; albo w formie uproszczonej:

$$Q = \mu\, l \sqrt{2g\,h + v_0^2} \left(\frac{2}{3} h + a \right) \quad . \; . \; . \; . \; . \; . \; . \; . \; 3$$

Wartość współczynnika μ dla małych otworów należy obierać nie większą nad 0.8. Dla potoków unoszących dużo rumowiska, $\mu = 0.50$.

Rozwiązanie równania 3-go daje wzór:

$$h = \frac{1}{2g} \left\{ \frac{Q^2}{\mu^2\, l^2 . \left(\frac{2}{3} h + a \right)^2} - V_0^2 \right\}$$

Jeżeli zaś oznaczyć przez F normalny przekrój strugi, a przez b szerokość zwierciadła powyżej mostu to:

$$h = \frac{Q^2}{2g} \left\{ \frac{1}{\mu^2\, l^2 \left(\frac{2}{3} h + a \right)^2} - \frac{1}{(F + bh)^2} \right\} \quad . \; . \; . \; . \; . \; 4$$

Z początku oblicza się przybliżoną wysokość spiętrzenia nie uwzględniając wpływu h na prawą stronę równania 4 go t. j.:

$$h = \frac{Q^2}{2g} \left\{ \frac{1}{\mu^2\, l^2\, a^2} - \frac{1}{F^2} \right\} \quad . \; . \; . \; . \; . \; . \; . \; . \; . \; 5$$

Wstawiając następnie otrzymaną przybliżoną wartość h w prawą część równania 4-go, otrzymuje się drugie przybliżenie wartości h, które przyjmuje się za ostateczne.

6. W celu nadania równomiernego biegu wody w sztucznem korycie, dno przepustu winno otrzymać należyty spadek, zgodnie z równaniem $V = C \sqrt{Ri}$

7. Spód przęseł mostowych winien wznosić się nad poziomem wód spiętrzonych nie mniej niż na 0.70 metra.

8. Otwory przepustów winny posiadać szerokość nie mniejszą niż 0.60 m., wyznaczoną w założeniu, że najwyższy poziom spiętrzonej wody nie zajmie więcej niż 3/4 wysokości otworu (art. 49 Przepisów Technicznych projektowania i budowy kolei żelaznych znaczenia ogólnego, wyd. 1923 r.).

Za Kierownika Ministerstwa:
(—) *J. Eberhardt*
Podsekretarz Stanu

34.

OKÓLNIK

Ministra Kolei Żelaznych z dnia 26/III 1923 r. № IV 800/18/23 do wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych, w sprawie zasad kursowania pociągów towarowych i pośpiesznych i przewozu w nich ładunku.

Od dnia 1 czerwca r. b. Dyrekcje stosować będą następujące zasady kursowania pociągów towarowych pośpiesznych i przewozu w nich ładunków:

1. Pociągi towarowe pośpieszne zasadniczo mogą zatrzymywać się dla celów manipulacyjnych tylko na stacjach węzłowych (dyspozycyjnych). Wyznaczenie zaś postojów na pośrednich stacjach jest dopuszczalne, jeżeli na danej stacji stale nadają się całowagonowe przesyłki, kwalifikujące się do przewozu pociągami pośpiesznymi towarowymi (piwo, bydło, jaja i t. p.). Wogóle pociągi te mogą zatrzymywać się tylko na tych stacjach, na których zatrzymanie przewidziano w rozkładzie jazdy. Obciążenie ich należy ustalić, wychodząc z założenia, że szybkość ich zasadnicza powinna wynosić od 40 do 50 km. na godzinę w zależności od poszczególnych szlaków.

2. Pociągi towarowe pośpieszne przeznaczone są do przewozu poczty pakietowej, a na dłuższych przestrzeniach do przewozu:

a) wszelkich ładunków nadawanych za listami przewozowymi pośpiesznymi,
b) żywego inwentarza, ryby żywej w wodzie, ptactwa,
c) ładunków szybko psujących się, jako to owoców mięsa, nabiału, jaj, piwa i t. p.

Ładunki wskazane w punktach b) i c) przewożą się pociągami towarowymi pośpiesznymi bez względu na to, czy nadane są za listami przewozowymi pośpiesznymi, czy też zwyczajnymi.

Przewóz wyszczególnionych wyżej pod punktami a), b) i c) ładunków pomiędzy stacjami jednego lub dwóch sąsiednich odcinków powinien uskuteczniać się pociągami zbiorowymi.

3. W razie niemożności skompletowania pociągu pośpieszno-towarowego do normy ustalonego jego obciążenia wyłącznie wyszczególnionymi wyżej ładunkami, należy uzupełnić go całowagonowemi przesyłkami: kolejowymi, wojskowymi lub wogóle rządowymi, wagonami zagranicznemi zwracanemi na koleje macierzyste, wagonami specjalnemi wysyłanemi pod naładunek, lub powracającemi na stacje macierzyste, a w braku i tych wagonów, wagonami próżnymi, przeznaczonymi do wysyłki dla odpowiednich

stacji. Nie wolno pozatem do pociągu pośpieszno-towarowego doczepiać żadnych wagonów z innemi ładunkami prywatnemi za frachtami zwyczajnemi. Wagony uzupełniające powinny stanowić oddzielną część pociągu i ustawiane w końcu. O ile w drodze na którejkolwiek stacji dyspozycyjnej lub pośredniej, na której planowo przewidziany odpowiedni postój, okażą się gotowe do wysłania ładunki pośpieszne, szybko psujące się, inwentarz żywy, lub poczta, należy zamienić nimi w pociągu pośpieszno-towarowym odpowiednią liczbę wagonów próżnych, lub uzupełniających (za listami przewozowymi zwykłymi).

4. Pociągi towarowe pośpieszne, powinny być wyznaczone jako stałe na linjach głównych i w miarę rzeczywistej potrzeby powinny być skomunikowane ze sobą w węzłach i na stacjach zdawczych z jednej Dyrekcji na drugą. Na tych odcinkach, gdzie kursują pociągi mieszane, lub gdzie ruch towarowy ogranicza się wyłącznie do jednej pary pociągów zbiorowych na dobę, pociągów pośpieszno-towarowych wyznaczać nie należy, gdyż przewóz odnośnych ładunków powinien tam uskuteczniać się pociągami mieszanymi, względnie zbiorowymi. W zależności od warunków miejscowych dla przewozu bydła, owoców i t. p. mogą być wyznaczane pociągi pośpieszno-towarowe w pewne dnie targowe, lub na pewien okres czasu.

Naładunek, wyładunek, przyczepianie i odczepianie wagonów od pociągów pośpieszno-towarowych na stacjach pośrednich dopuszczalne jest tylko w razie postoju pociągu na danej stacji, przewidzianego w tym celu w rozkładzie jazdy. Pozatem stacje pośrednie, mające ładunki odpowiednie dla przewozu pociągami towarowymi pośpiesznymi wysyłają je zbiorowymi lub innymi odpowiednimi pociągami, idącymi przed towarowo-pośpiesznymi na pierwszą stację dyspozycyjną odnośnego kierunku, gdzie powinny być włączone do składu pierwszego pociągu towarowego pośpiesznego.

Tak samo ładunki przeznaczone dla stacji pośrednich, idące pociągiem towarowo pośpiesznym powinny być od niego odczepione na ostatniej stacji dyspozycyjnej i wysłane na stacje docelowe pierwszym pociągiem zbiorowym.

W celu zaoszczędzenia pracy przetokowej, jak również w celu uniknięcia zbytniego przetrzymania wagony w pociągach towarowych pośpiesznych winny być należycie grupowane według stacji docelowych. Przy doczepianiu zaś w drodze wagony powinny być włączone do odpowiednich grup. Zainteresowane Dyrekcje ustalą we wzajemnem porozumieniu się, jakie grupy i w jakim stałym porządku mają być formowane.

6. Pociągi zbiorowe lub inne towarowe, dowożące ładunki pośpieszne, szybkopsujące się i zwierzęta żywe ze stacji pośrednich lub linji bocznych na stacje dyspozycyjne, względnie węzłowe, skąd ładunki te mają być wysłane pociągami towarowymi pośpiesznymi, wzgl. mieszanymi, powinny mieć rozkład zabezpieczający przybycie ich na stację węzłową przed nadejściem odnośnego pociągu towarowego, pośpiesznego lub mieszanego. Dla umożliwienia przeładunku lub doczepiania wagonów bez opóźnienia pociągów towarowo-pośpiesznych, wzgl. mieszanych przesyłki te powinny przybywać do stacji węzłowych odpowiednio posortowane. Stacje dyspozycyjne powinny zawczasu telegrafować do następnej stacji dyspozycyjnej w kierunku biegu odnośnego pociągu towarowego pośpiesznego jego skład, obciążenie, serję parowozu, liczbę wagonów i obciążenie każdej z sześciu kategorji (ładunki pośpieszne, szybko się psujące, żywy inwentarz, poczta, inne przesyłki i próżne), a niezależnie od tego liczbę wagonów pozostających na danej stacji dyspozycyjnej, jako przeznaczonych dla niej lub dla stacji pośrednich odcinka wzgl. zbaczających w innych kierunkach.

7. Pociągi pośpieszne towarowe powinny oczekiwać w punktach węzłowych i zdawczych na opóźnione skomunikowane z nimi pociągi towa-

rowe pośpieszne, względnie inne dowożące dane ładunki (patrz p. 4), jeżeli pociąg mający czekać, nie dozna przeto opóźnienia ponad dwie godziny i jeżeli wogóle nie przybył już w tym rozmiarze opóźniony.

Przytem jednak pozostawia się uznaniu Dyrekcji wyznaczenie czasów oczekiwania dla danych pociągów i na danych stacjach sposobem, według zasad „Przepisów oczekiwania pociągów pasażerskich na stacjach węzłowych na wypadek opóźnienia pociągów skomunikowanych” z dnia 8/III 1922 r. № IV 2864/17.

Postanowienie artykułu 21 Przepisów Ruchu o zgłaszaniu spóźnienia pociągów powinny być najściślej przestrzegane. Dyrekcje powinny również w myśl tych postanowień ustalić terminy zgłaszania i wskazać ponadto organy, które należy uwiadamiać o spóźnianiu.

Ładunki, które wskutek opóźnienia pociągu towarowego pośpiesznego nie zdążyły na skomunikowany towarowo-pośpieszny lub mieszany pociąg, wysyłają się dalej stosownie do ilości wagonów i ważności. ładunków albo dodatkowym w tym celu uruchomionym pociągiem towarowo-pośpiesznym (druga część, bis), albo najbliższym odpowiednim pociągiem. Wskazanym jest w tym celu przewidzieć w ogólnym planie pociągów trasy dodatkowe pociągów towarowych pośpiesznych w ilości, jaka da się ułożyć bez szkody dla ogólnego planu pociągów towarowych. Na prawidłowe kursowanie pociągów towarowych pośpiesznych i pociągów z nimi skomunikowanych powinny Dyrekcje zwracać szczególną uwagę i zrobić zato odpowiedzialnymi między innymi również dyspozytorów odcinkowych, rewizorów i inspektorów ruchu.

8. Przybycie pociągów towarowych pośpiesznych na stacje krańcowe ich biegu powinno być tak przystosowane (rano lub przedpołudniem) aby nadeszłe z nimi ładunki mogły być wydane odbiorcom niezwłocznie, a w każdym bądź razie jeszcze w tym samym dniu.

9. O wyznaczeniu pociągów towarowych pośpiesznych, ich numerach w czasie przejścia przez daną stację i o tem, do jakiego terminu winny być dostarczane na daną stację przez nadawców przesyłki, przeznaczone do przewozu takiemi pociągami powinny być wywieszone na wszystkich stacjach do wiadomości osób interesowanych odpowiednie ogłoszenia.

Ze względu na przewóz poczty, Dyrekcje przy układaniu rozkładów jazdy powinny wejść w stosownym czasie w porozumienie z odnośnemi Dyrekcjami pocztowemi.

Manipulacja pocztowa może się odbywać zasadniczo na tych stacjach, na których jest równocześnie przewidziana manipulacja kolejowa. Dyrekcje Kolejowe mogą jednakże w uznaniu potrzeb pocztowych zgodzić się na ustalenie postoju także na innych ważniejszych stacjach.

Z chwilą wprowadzenia w życie niniejszego, tracą swą moc obowiązującą okólniki Ministerstwa Kolei Żelaznych z dnia 29/III 1922 r. za № IV 1949/18 i z dnia 24/IV 1922 r. za № IV 4993/18.

O ile którakolwiek Dyrekcja będzie miała możność wprowadzić w życie powyższe zasady przed terminem 1-ego czerwca 1923 r., to należy to uskutecznić, zawiadamiając o tem Ministerstwo Kolei Żelaznych.

Za Kierownika Ministerstwa:
(—) *J. Eberhardt*
Podsekretarz Stanu

35.

ZEZWOLENIE

Ministra Kolei Żelaznych Biuru Architektoniczno-Budowlanemu oraz Budowy Dróg i Mostów p. f. „Inżynier Mieczysław Szpikowski” z dnia 22/III 1923 r. № V. 775/24/23 w sprawie nadania inż. p. Mieczysławowi Szpikowskiemu prawa zejścia na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji użytku publicznego od Góry Kalwarji przez Warkę, Głowaczów do Kozienic i od Warki przez Jedlińsk do Radomia.

Na mocy art. 2, 5 i 6 Ustawy z dnia 14/X 1921 r. w sprawie udzielania koncesji na budowę i eksploatację kolei prywatnych (Dziennik Ustaw № 88 poz. 646) Ministerstwo Kolei Żelaznych nadaje niniejszem inż. p. Mieczysławowi Szpikowskiemu, działającemu z ramienia Biura Architektoniczno-Budowlanego oraz Budowy Dróg i Mostów p. f. „Inżynier Mieczysław Szpikowski” i zamieszkałemu w Warszawie ul. Chmielna № 8, prawo zejścia na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji użytku publicznego od Góry Kalwarji przez Warkę, Głowaczów do Kozienic i od Warki przez Jedlińsk do Radomia, przyczem przyjmuje Ministerstwo do wiadomości zobowiązanie inżyniera Mieczysława Szpikowskiego i przedłożenie kwitu Kasy Głównej Ministerstwa Kolei Żelaznych № 1785 z dnia 9/III 1923 r. z opłaty stu osiemnastu tysięcy marek polskich.

Projektowane linje ogólnej długości wraz z warjantami sto trzydzieści sześć kilometrów przechodzić będą przez Województwo Warszawskie i Kieleckie, które Ministerstwo Kolei Żelaznych powiadamia jednocześnie o wydaniu niniejszego zezwolenia.

Zezwolenie niniejsze zachowuje swą moc w ciągu sześciu miesięcy.

Za Kierownika Ministerstwa:
(—) *J. Eberhardt*
Podsekretarz Stanu.

36.

ZEZWOLENIE

Ministra Kolei Żelaznych p. Januszowi Radziwiłłowi z dn. 31/III 1923 r. № V. 7555/24/23 w sprawie nadania inż. p. Wacławowi Cywińskiemu prawa zejścia na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji użytku prywatnego od Rudoczki do Cumania.

Na mocy art. 2, 5 i 6 Ustawy z dnia 14/X 1921 r. „o udzielaniu koncesji na budowę kolei prywatnych” (Dziennik Ustaw № 88 poz. 646), Ministerstwo Kolei Żelaznych nadaje niniejszem inżynierowi p. Wacławowi Cywińskiemu, działającemu z ramienia p. Janusza Radziwiłła i zamieszkałemu w Warszawie przy ul. Aleje Jerozolimskie № 27, prawo zejścia na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji użytku prywatnego od Rudoczki do Cumania, przyczem przyjmuje Ministerstwo do wiadomości zobowiązanie adwokata p. L. Pratkowskiego, plenipotenta p. Janusza Radziwiłła i przedłożenie kwitu № 1807 kasy Ministerstwa Kolei Żelaznych z opłaty sześćdziesięciu jednego tysiąca marek polskich.

Projektowana linja ogólnej długości wraz z warjantami dwadzieścia kilometrów przechodzić będzie przez Województwo Łuckie, które Ministerstwo

Kolei Żelaznych powiadamia jednocześnie o wydaniu niniejszego zezwolenia.
Zezwolenie niniejsze zachowuje swą moc w ciągu sześciu miesięcy.

Za Kierownika Ministerstwa:
(—) *J. Eberhardt*
Podsekretarz Stanu

ZAWIADOMIENIA.

Mianowania.

Jachowski Stefan, st. sekretarz kolejowy — naczelnikiem biura centralnego Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu.

Czekała Józef, naczelnik biura centralnego Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu — naczelnikiem urzędu obrotu handlowego I w Poznaniu.

Ciesielski Juljan, naczelnik biura rachunkowego Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu—naczelnikiem urzędu obrotu handlowego w Ostrowie.
L. I. 17543/3C/22.

Inż. Szeligowski Karol, radca k. p. — kierownikiem parowozowni średniej w Kołomyi.
L. I. 18127/3D/22.

Traczewski Jakób, inspektor k. p. i zastępca naczelnika U. R. Przemyśl — kontrolerem przewozów w Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie.

Turski Adolf, starszy rewident — kontrolerem przewozów w Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie, przy równoczesnem przyznaniu uposażenia 4 stopnia płacy.
L. Dz. I. 1136/23.

Zatwierdzenia na stanowisku.

Galijewski Jan — na stanowisku Dyrektora Wydziału Przewozowo-Taryfowego w Dyrekcji Kolei Państwowych w Wilnie.
L. I. 3075/3J/23.

Gulda Franciszek, inspektor k. p. — na stanowisku kontrolera przewozów w Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie.

Schall Bernard, inspektor k. p. — na stanowisku kontrolera przewozów w Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie.
L. Dz. I. 1136/23.

Inż. Staszewski Juljan — na stanowisku Dyrektora Wydziału Drogowego Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu.
№ I. 1712/23.

Zmiany w Komisji Dyscyplinarnej.

Mitkiewicza Stanisława p. o. Wicedyrektora Wydziału Prawnego i Wywłaszczeń mianuje się przewodniczącym Komisji Dyscyplinarnej Oddziału Wileńskiego i zastępcą przewodniczącego Komisji Dyscyplinarnej Oddziału Wołkowyskiego.
№ I. 3363/5/23.

Przeniesienia ze względów służbowych.

Inż. Meusa Juljusza, st. kom. k. p. z okręgu Dyrekcji Kolei Państwowych w Krakowie do Dyrekcji Kolei Państwowych w Poznaniu, z powierzeniem kierownictwa Urzędu Maszynowego w Poznaniu.
L. I. 3688/3D/23.

Unieważnienia.

Bezpłatny bilet okresowy na okaziciela kl. II № 217, wydany przez Ministerstwo Kolei Żelaznych dla urzędnika Wojskowej Sekcji Kolejowej przy M. K. Ż. w Warszawie z terminem ważności do 31/XII 1923 r. na przejazd w obrębie wszystkich Dyrekcji Kolei Państwowych, jako skradziony, niniejszym unieważnia się.

№ I. 4089/23.

KONKURSY

na stanowisko kierownika działu warsztatowego w Wydziale Mechanicznym Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja politechniczne (dział budowy maszyn), dłuższa praktyka w służbie warsztatowej oraz 4 lub 5 stopień płacy.

Termin składania podań do 15 maja 1923 r.

L. I. 18127/3D/23.

na posadę kontrolera przewozów w Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie.

Warunki dla ubiegających się: 4 lub 5 stopień płacy, wykształcenie średnie i dłuższa wszechstronna praktyka w służbie handlowej.

Termin składania podań do 15 maja 1923 r.

L. dz. I. 1136/23.

na stanowisko zastępcy naczelnika urzędu ruchu w Grudziądzu.

Warunki dla ubiegających się: ukończone studja politechniczne z dyplomem, 6 lub 5 stopień płacy, dłuższa praktyka w służbie drogoweji ruchu.

Termin składania podań do 15 maja 1923 r.

L. I. 1185/3C/23.

na posadę kontrolera ruchu w Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie.

Warunki dla ubiegających się: wykształcenie średnie, 4 lub 5 stopień płacy i dłuższa wszechstronna praktyka w wykonawczej służbie ruchu.

Termin składania podań do 15 maja 1923 r.

L. I. 1823/3/23.

na posadę st. referenta technicznego działu toru i stacji w Wydziale Drogowym Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu.

Warunki dla ubiegających się: 5 lub 6 stopień płacy, ukończone studja politechniczne i dłuższa praktyka w służbie drogowej.

Termin składania podań do 15 maja 1923 r.

№ I. 18924/3/23.

na posadę kontrolera przewozów w Dyrekcji Kolei Państwowych w Radomiu.

Warunki dla ubiegających się: 5 lub 6 stopień płacy, wykształcenie średnie oraz dłuższa wszechstronna praktyka w służbie handlowej.

Termin składania podań do 15 maja 1923 r.

№ I. 1008/3/23.

Tłoczono w Drukarni Państwowej. 20853